SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
CUARTO PERIODO

CARPETA Nº 1225 DE 1993

DISTRIBUIDO Nº 2420 DE 1993

COMISION DE

P R E S U P U E S T O
integrada con
H A C I E N D A

COPIA DEL ORIGINAL
SIN CORREGIR

SETIEMBRE DE 1993

RENDICION DE CUENTAS Y BALANCE DE EJECUCION PRESUPUESTAL. Ejercicio 1992

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION VESPERTINA DE LA COMISION DEL DIA 22 DE SETIEMBRE DE 1993

- I -

A S I S T E N C I A

Presiden	:	Señores Senadores Omar Urioste y Carlos W. Cigliuti
Miembros	:	Señores Senadores Reinaldo Gargano, Oscar Lenzi, Carlos Julio Pereyra, Jaime Pérez y Walter Santoro
Integrantes	:	Señores Senadores Alvaro Alonso, Danilo Astori, Juan Carlos Blanco, Carlos Cassina, José Jorge de Boismenu, Julio C. Grenno y Alberto Zumarán
Concurren	:	Señores : Presidente de la Cámara de Senadores, Gonzalo Aguirre Ramírez; Senadores Enrique Cadenas Boix, José Korzeniak y María Celia Priore de Soto; Representantes Nacionales Thelman Borges y Hugo Molinelli; y, Director General de Comisiones (interino), Pedro Pablo Andrada
Invitados especiales	:	Señores Presidente y miembros de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, Senadores Carlos Bouzas, Wilson Elso Goñi, Dante Irurtia, Néstor Moreira Graña y Luis Pozzolo, respectivamente; Secretaria y Ayudante de la Comisión, señoras Reina Galáin y Teresa López Amy En representación de: Oficina de Planeamiento y Presupuesto, Subdirectora, contadora Ana María Acosta y Lara; y, asesora contadora Angela Medina; y, Contaduría General de la Nación, Contadora General, contadora Elsa Holtz y asesora contadora Nélida Diéguez
Secretarios	:	Señores Ricardo Pinillos y Raquel Suárez Coll
Ayudante de Comisión	:	Señor Alberto Martínez Payssé
Ayudante	:	Señora Teresa Paredes

---

ar.

INDICE ANALITICO

Tema			Página
Artículo	18	Interviene: el señor Senador Bouzas..	7
Artículo	19	Intervienen: los señores Senadores Bouzas, Gargano, Elso Goñi, Zumarán, Pereyra, Pozzolo, Cassina y Santoro..	9
Artículo	20	Interviene: el señor Senador Bouzas..	34
Artículos	21, 22 y 23	Intervienen: los señores Senadores Bouzas, Astori, Gargano, Cassina, Pereyra, Pozzolo, Blanco, Elso Goñi, de Boismenu, Zumarán y Santoro.....	39
Artículo	24	Intervienen: los señores Senadores Bouzas, Cassina y Zumarán.....	58
Artículo	32	Intervienen: los señores Senadores Bouzas, Gargano, Zumarán y Santoro...	61
Artículo	41	Intervienen: los señores Senadores Bouzas y Cassina.....	65
Artículo	75	Interviene: el señor Senador Bouzas..	67
Artículo	176	Intervienen: los señores Senadores Bouzas, Gargano, Elso Goñi, Pereyra, Cassina, Alonso y Pozzolo.....	68
Artículo	17/1	Intervienen: los señores Senadores Pérez y Santoro.....	87

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(En la hora 15 y 45 minutos)

La Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda da la bienvenida y agradece la presencia de los señores miembros de Transporte y Obras Públicas, a quienes ofreceremos la palabra para que se refieran, en términos generales, al articulado correspondiente al Plan de Inversiones.

Antes de introducirnos en el análisis de dichos artículos, sería conveniente ordenar el método de trabajo de esta Comisión. En ese sentido, la Presidencia desea saber si, luego de escuchar el informe de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, desean referirse a los artículos que han sido por ella aprobados o, simplemente, se pasarán a votar sin discusión. A los efectos de ganar tiempo y teniendo en cuenta que ya han sido estudiados por la Comisión respectiva, la Mesa considera que deberíamos escuchar su opinión con respecto a cada artículo y luego pasar a votarlos.

SEÑOR GARGANO.- El criterio que se ha seguido desde hace ocho años es el de escuchar el informe de cada Comisión y, luego, entrar a la consideración del articulado. Obviamente, si la discusión o los planteos de la Comisión de Transporte y Obras Públicas son unánimes, no habrá necesidad de debatir en este ámbito; en el caso de que existan

diferencias de opinión, se replantearán en el seno de la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda que es la que, en definitiva, decidirá. Por supuesto, será necesario poner buena voluntad para que cada senador no se extienda demasiado, pero eso no excluye la discusión.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consecuencia, el régimen de trabajo será exactamente igual al que estamos llevando.

SEÑOR BOUZAS.- El trabajo de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, a la que se le han desglosado artículos de esta Rendición de Cuentas, consta de un informe por escrito, que ha sido aprobado por la unanimidad de sus miembros, acompañado de unos anexos para ilustrar con gráficas y números lo que en él se explica, así como una serie de cuadros por Inciso, Programa y Proyecto, con cifras de ejecuciones y fuentes de financiamiento donde se incluyen las efectuadas con recursos extrapresupuestales en aquellos Incisos que corresponda.

Queremos remarcar que el trabajo de esta Comisión se ha desarrollado en tono constructivo y de participación buscando, cada uno de sus miembros, realizar un aporte útil al debate de la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda.

Asimismo, deseamos resaltar la dedicación e iniciativa de las señoras María Reina Galain y Teresita Amy --Secretaria y Ayudante de Comisión, respectivamente--, que con su experiencia han aportado en la redacción y presentación de este trabajo, así como la efectiva colaboración recibida por las Secretarias del señor senador Dante Irurtia y de quien habla, responsables de los cuadros adjuntos a este informe.

La Comisión de Transporte y Obras Públicas ha estudiado los artículos de la Rendición de Cuentas que fueran desglosados por la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda. Nos hemos limitado al análisis de los mismos, aunque a juicio de los integrantes de esta Comisión habría sido conveniente desglosar otros artículos incluidos en los distintos Incisos que refieren a inversiones.

El primer comentario que merece el Plan de Inversiones es lo exiguo de la partida adjudicada, que corresponde al 9% de la estructura del gasto en el Ejercicio 1992 --el 90% restante corresponde a gastos de funcionamiento--, partida que no condice con las necesidades del país en el corto plazo, ante los desafíos que implica cada paso adelante en la concreción del MERCOSUR. Cabe anotar, en este sentido, las cifras escasas asignadas al Ministerio de Industria, Energía y Minería que tiene responsabilidades muy grandes en la reconversión del sector industrial y agroindustrial, para asegurar un incremento de la eficiencia a los efectos de aumentar la productividad. Para una mejor aclaración en los anexos 1 y 2 se analiza, en profundidad, estructura del gasto.

Otro tanto se puede afirmar en lo que refiere a la necesidad de continuar incrementando las inversiones de la Administración Nacional de Educación Pública y la Universidad de la República, organismos responsables de preparar los recursos humanos y la investigación necesarios para los objetivos de desarrollo armónico ya anotados.

Además del estudio de las cifras suministradas por la Contaduría General de la Nación, se concluye que el porcentaje de ejecución, respecto de lo asignado para el año 1992, es un poco superior a la mitad, 57,77%, aunque el nivel de cumplimiento de los distintos Incisos es muy variable. Esto se puede apreciar en la gráfica incluida en el anexo Nº 3.

Cabe consignar que los responsables de los distintos Incisos con los que se dialogó, consultados al respecto, discreparon con las cifras manejadas por esta Comisión, dado que las mismas no tienen en cuenta las limitaciones impuestas por el Poder Ejecutivo al principio de cada año.

Para visualizar mejor dicho problema, se han confeccionado cuadros, especificando lo asignado, el tope de ejecución impuesto y lo ejecutado. Esto se puede observar en los anexos números 4, 5 y 6, y además, cabe señalar que el 5 está discriminado Inciso por Inciso.

Es así que encontramos, como consecuencia de un acotamiento de las partidas asignadas, un incremento aparente en los porcentajes de ejecución, pero una disminución real de las inversiones, lo que desvirtuaría lo autorizado por el Poder Legislativo en el Presupuesto Nacional.

Los topes referidos son fijados por el Poder Legislativo para el caso del Ministerio de Transporte y Obras Públicas --que tiene a su cargo el 50% de las inversiones públicas-- y por decreto del Poder Ejecutivo para el resto de los Ministerios.

A ello sumaron los jerarcas consultados las dificultades emergentes del cumplimiento de las etapas y requisitos previos para acceder a los desembolsos de los préstamos provenientes de organismos internacionales.

Dichas demoras impiden asimismo la utilización de los fondos provenientes de Rentas Generales que constituyen las contrapartidas nacionales a los referidos préstamos, llegándose a extremos de proyectos que no pueden ejecutarse debido a su no aprobación por parte del organismo internacional, a causa de la sustitución de autoridades, que implica un cambio en su concepción u orientación. Esto es lo manifestado por los jerarcas de la Administración Nacional de Educación Pública, en el seno de la Comisión.

Para apreciar la evolución de las inversiones durante los tres años de la actual Administración, se adjuntan también cuatro cuadros en los que se ilustran las cifras ejecutadas por Inciso a valores en pesos uruguayos corrientes, en dólares, en pesos uruguayos al 31 de diciembre de 1989 y en pesos uruguayos al 31 de diciembre de 1992.

De las referidas cifras, que están incluidas en los anexos 6 al 9, surge un descenso de las inversiones públicas en 1991 y un incremento del 4.67% para 1992, respecto a 1991, según las cifras aportadas por el Poder Ejecutivo en valores constantes.

Dadas las escasas modificaciones al plan original del Presupuesto 1990-1994, que contiene el Mensaje del Poder Ejecutivo y el proyecto aprobado por la Cámara de Representantes, la Comisión se limitó a citar a aquellos jerarcas de los Incisos que tienen incorporaciones, y los que tuvieron una ejecución muy escasa durante 1992. Es así que hemos mantenido reuniones de trabajo con: Presidencia de la República --representada por la Oficina

de Planeamiento y Presupuesto--; Ministerios de Defensa Nacional; Interior; Ganadería, Agricultura y Pesca; Industria, Energía y Minería; Turismo; Transporte y Obras Públicas; Educación y Cultura; Salud Pública; Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente; y los Organismos Autónomos, Administración Nacional de Educación Pública y Universidad de la República.

En lo que refiere a la Administración Nacional de Educación Pública y a la Universidad de la República, la Comisión no está habilitada para proponer modificaciones o nuevas inversiones, porque no nos fueron remitidos para su estudio los Mensajes de ambos organismos.

No obstante, del análisis de las exposiciones de sus autoridades, han surgido elementos sobre los cuales los miembros de esta Comisión llaman la atención, formulando apreciaciones al final del informe.

Se ha observado asimismo, la diversidad de criterios que se incluye en el concepto de inversiones que manejan los distintos jerarcas: construcciones, adquisiciones de bienes de activo fijo, instrumental técnico, reparaciones, mantenimiento, gastos de funcionamiento, etcétera. Ello hace muy dificultosa la determinación de qué cifra es la que responde a inversiones propiamente dichas.

Por ello es que consideramos conveniente que el Poder Ejecutivo provea una norma que fije dichos criterios, a los efectos de una mejor visualización de las cifras.

Esto, señor Presidente, es lo que tiene que ver con la consideración general del informe elaborado por nuestra Comisión. Por lo tanto, si el Presidente y los señores senadores están de acuerdo, seguidamente entraríamos en el análisis de los artículos que fueron desglosados.

(Apoyados)

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase el artículo 18.

(Se lee:)

"Artículo 18.- Los jerarcas de los diferentes Incisos, previa autorización del Poder Ejecutivo, podrán disponer de los fondos establecidos en los artículos 98 y 99 de la Ley Nº 15.809, de 8 de abril de 1986, a efectos de dar cumplimiento a convenios internacionales".

En consideración.

SEÑOR BOUZAS.- En primer lugar, queremos aclarar que en aquellas disposiciones en las que constatamos que habían diferencias entre el texto enviado por el Poder Ejecutivo y el de la Cámara de Representantes, trabajamos en base al texto aprobado por dicha Cámara.

En segundo término, y yendo a nuestras consideraciones, señalamos que en este artículo 18 se faculta

a las autoridades de cada Ministerio u Organismo Descentralizado --previa autorización del Poder Ejecutivo-- a disponer de los fondos provenientes de las ventas de activos, incluidos materiales en desuso, así como donaciones, legados, herencias, transferencias y fondos de convenios, sin destino específico, para dar cumpliento a convenios internacionales.

La Comisión por unanimidad aconseja su aprobación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 18.

(Se vota:)

14 en 14. Afirmativa. UNANIMIDAD.

Léase el artículo 19.

(Se lee:)

"ARTICULO 19.- Sustitúyese el artículo 37 de la Ley número 16.320, de 1° de noviembre de 1992, por el siguiente:

'ARTICULO 37.- Autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en los Ejercicios 1993 y 1994, a realizar trasposiciones entre proyectos de diferentes programas del Inciso, así como a utilizar los excedentes de asignaciones presupuestales de proyectos ya ejecutados, en otros proyectos de inversión, sin incrementar el monto máximo de ejecución establecido para dichos Ejercicios.

En todos los casos se dará cuenta a la Contaduría General de la Nación, a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, al Tribunal de Cuentas y a la Asamblea General.

Las trasposiciones no podrán superar el 100% (cien por ciento) del crédito presupuestal del proyecto reforzado.

En ningún caso las trasposiciones podrán obstar al hacer factible la ejecución de los proyectos autorizados por las normas presupuestales.

El procedimiento que se autoriza no podrá ser empleado a los fines de reforzar el proyecto 702 "Convenios" del programa 01 del Inciso 18'."

En consideración.

SEÑOR BOUZAS.- La consideración de esta disposición dio motivo a un amplio intercambio de opiniones -en tres sesiones distintas- con autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Posteriormente se debatió ampliamente entre los miembros de la Comisión.

Con esta norma -que amplía facultades que ya disponía el Ministerio de Transporte y Obras Públicas desde el año 1991 (facultad para aplicar fondos excedentarios de proyectos ya ejecutados, en distintos programas del inciso con el tope del monto máximo autorizado para el año que se considere, durante 1993 y 1994)- se pretende dar agilidad a la ejecución de las obras a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, procurando que no haya fondos ociosos.

Los jerarcas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas manifestaron su preocupación por disponer de cierta flexibilidad en este sentido. Se puso énfasis en las dificultades emergentes para la ejecución de obras, como consecuencia de atrasos en los trámites de préstamos de organismos internacionales, impugnación de licitaciones, dificultades con las expropiaciones. Ello inmoviliza fondos disponibles, que pueden utilizarse en la puesta en marcha de proyectos autorizados por el Parlamento, que no tienen asignación presupuestal o la tienen, aunque insuficiente.

Todos los miembros de la Comisión se manifestaron de acuerdo con el espíritu que inspira esta norma; al extremo de considerar que su aprobación no debía circunscribirse solamente a los años 1993 y 1994, como viene propuesto.

No obstante se entendió necesario acotar de manera precisa la autorización, atendiendo especialmente a que ella quedara limitada a:

1) los proyectos autorizados expresamente por el Parlamento.

2) que las trasposiciones no tornen inviable un proyecto.

3) que no se apliquen a convenios.

4) que la trasposición sea debidamente fundada, dando cuenta --entre otros-- a la Asamblea General Legislativa.

En función de dichos condicionantes, se aconseja por unanimidad la aprobación del texto que se incluye a continuación (se aclara que este texto cuenta con la conformidad expresa del señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas).

"ARTICULO 19.- Sustitúyese el artículo 57 de la Ley número 16.320, de 1° de noviembre de 1992 por el siguiente:

'ARTICULO 57.- Autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a realizar traspos[illegible]nes debidamente fundadas, --en cuanto a la obra a realiz[illegible] y aquella cuya ejecución se posterga-- entre proyectos de diferentes programas del Inciso, así como a utilizar los excedentes de asignaciones de proyectos ya ejecutados, en otros de inversión sin asignación presupuestal, y con asignación presupuestal insuficiente, sin incrementar el monto máximo de ejecución establecido para el Ejercicio.

En todos los casos se dará cuenta a la Contaduría General de la Nación, a la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, al Tribunal de Cuentas y a la Asamblea General.

En las trasposiciones, los proyectos reforzantes serán exclusivamente los de "Mantenimiento" de los programas del Inciso y los reforzados serán, en todos los casos, los creados legalmente.

En ningún caso las trasposiciones podrán obstar ni hacer inviable la ejecución de los proyectos autorizados por las normas presupuestales.

El procedimiento que se autoriza no podrá ser empleado a los fines de reforzar el Proyecto 782 "Convenios del Programa 01 del Inciso 19"."

Me aclara el señor senador Moreira Graña que también el señor Ministro dio su conformidad al texto que aprobó la Comisión.

SEÑOR GARGANO.- Pido disculpas a los miembros de la Comisión así como a los miembros informantes, pero esta materia sólo ha sido analizada por la Comisión respectiva. En el artículo que se nos propone se dice que los proyectos reforzantes serán los de mantenimiento. Como se halla presente hoy en Sala un ex Ministro de la Cartera de Transporte y Obras Públicas, pregunto si proyectos de mantenimiento son, por ejemplo, los de conservación de la red vial del Uruguay. Planteo esta inquietud porque tengo presente que en la última Rendición de Cuentas y en la anterior el entonces Ministro de Transporte y Obras Públicas si de algo se quejaba era justamente de la escasez de recursos que tenía para cumplir la tarea de mantenimiento de la red vial.

En consecuencia, pido que se me aclare esta situación, porque si vamos a tomar el dinero de allí para ejecutar otros proyectos, ello no me parece bueno porque es como "desvestir a un santo para vestir a otro".

SEÑOR ELSÓ GONI.- Voy a reiterar la explicación que dieron el señor Ministro, el señor Subsecretario y los técnicos de la Cartera sobre un artículo que ya en las Rendiciones de Cuentas anteriores se planteó con una

redacción distinta y no llegó al Parlamento. Los problemas que se le plantean al Ministerio, fundamentalmente en el transcurso de la realización de obras, son de distinta especie. En primer lugar, en algunos casos, por factores totalmente ajenos al Ministerio, ciertas obras como la de recapado de la carpeta asfáltica --es éste un caso muy característico; el recapado de la carpeta asfáltica que se ve en muchas de las rutas es el agregado que se les hace-- debe aplicarse en determinada cantidad de tiempo por razones técnicas, por la forma en que se construyó o por motivos de afirmado. Hay que señalar que a veces, obligadamente, ese tiempo se disminuye.

En segundo término, voy a nombrar una obra de las consideradas importantes que el Ministerio licita, que es la del Puerto de Piriápolis. El año pasado, por ejemplo, quedó una partida importante por no haberse terminado la licitación. Esta obra aún no se ha iniciado y, personalmente, tengo mis dudas de que pueda comenzar este año porque al ser adjudicada, se presentaron una cantidad importante de reclamaciones. Hay que tener en cuenta, además, que se aproxima el verano y resulta imposible transitar por la rambla de Piriápolis con enormes camiones. Ese dinero se pierde, porque las trasposiciones se pueden realizar, dentro de la misma Dirección, pero no de una a otra.

En referencia concreta a la pregunta del señor senador en lo que tiene que ver con mantenimiento, cada Dirección del Ministerio tiene una especie de bolsón en los rubros de Vialidad, de Hidrografía y de Arquitectura. Lo que se pretende con este artículo es que ese dinero se destine a mantenimiento sin retacearle los recursos que posee, sino reforzándolos. Queremos poner otro ejemplo que abona este artículo que hemos votado por unanimidad en la Comisión. Recuerdo que el año pasado se planteó determinada situación en Ruta 6, concretamente en los puentes sobre los arroyos Illescas, Agua Sucia y Yí, antes de llegar a Sarandí del Yí, donde se plantearon problemas graves desde el punto de vista técnico. Por suerte, no hubo que construir nuevos puentes sino arreglar y reforzar éstos. Como no se había votado destinar ninguna cantidad de dinero a dicho fin hubo que tomarlo, en ese momento, d e l r u b r o Mantenimiento.

El último ejemplo que pongo a consideración en algunos casos puede ser muy gráfico y grave para el Ministerio: el de las expropiaciones. Es muy difícil calcular exactamente cuánto cuestan las expropiaciones de una ruta importante, concretamente en el caso de la Ruta 1.

La experiencia dice que antes de adjudicar una obra y firmar el correspondiente contrato con una empresa, debe estar licitado hasta el último de los padrones. De lo contrario, sucede lo que ya ha pasado en el Ministerio que es adjudicar una obra sin haber realizado todas las expropiaciones. Esto origina pleitos que son muy costosos. Por ejemplo, en la Ruta 1 hay cuatro tramos licitados que ya han sido adjudicados --en ese sentido puedo decir que pasé por allí hace pocos días y sé que se está trabajando en tres de ellos y están por empezar el cuarto-- y necesariamente hubo que pagar las expropiaciones para que, luego de adjudicar la obra, se pudiera firmar el contrato. De esta manera, desde el primero hasta el último tramo no existirán problemas ya que las empresas no podrán decir que no pueden desarrollar normalmente el trabajo por no existir las medidas expropiatorias necesarias.

SEÑOR ZUMARAN.- Debo confesar que tengo dudas con respecto a la conveniencia de esta disposición aun sin haber estudiado el tema. Sin embargo, reconozco que de esta manera se da más agilidad al Ministerio. En realidad, no sé si esta agilidad y discrecionalidad no serán demasiado extremas o si estaremos cometiendo un exceso porque de aprobarse esta disposición, prácticamente, es el Ministerio quien va a elegir de ahora en adelante qué obra se hace y cuál se posterga. Inclusive, algunas de las limitaciones que tenía la norma votada en la Cámara de Representantes desaparecen en el trabajo de la Comisión. Por ejemplo, en el inciso 3) del artículo votado por la Cámara de Representantes se dice que las trasposiciones no podrán superar el 100% del crédito presupuestal del proyecto reforzado. Es decir, hay una obra autorizada con un determinado monto, pero existen problemas

para llevarla a cabo, entonces, se hace una trasposición postergando otra obra y se vuelcan los recursos a éstas. Por lo menos en el proyecto de la Cámara de Representantes hay un límite ya que la trasposición no puede superar el 100% del crédito presupuestal del proyecto reforzado. Debo decir que he efectuado una lectura muy rápida del texto de la Comisión, pero aún así puedo afirmar que este límite desaparece.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Con respecto al caso concreto que señala el señor senador Zumarán, cabe señalar que quien lea esta disposición puede tener esa impresión, pero le aclaro que hay una serie de proyectos e, incluso, más adelante hay un artículo --que se refiere a un proyecto para unir la Ruta 9 con la 99-- con asignación 0. Por lo tanto, nos encontramos con que el 100% de 0 es 0. Es decir, que es una obra que no se puede realizar de ninguna manera.

Solamente deseaba hacer esta aclaración porque más adelante el señor Presidente de la Comisión se va a referir a lo anterior.

SEÑOR ZUMARAN.- Estimo que esa hipótesis estaría prevista en algo que me parece que no habría inconveniente en considerar y es lo siguiente. Cuando hay excedente de asignaciones presupuestales de proyectos ya ejecutados se autoriza la trasposición para otro proyecto de inversión que no tenga recursos o que sean insuficientes. A mi juicio, si se terminó de ejecutar una inversión y hay recursos excedentes, es razonable que se autorice a trasponer esos rubros para proyectos a los que no se les asignó recursos o que las asignadas resultaron insuficientes. Se trata de utilizar créditos excedentes en obras que no cuentan con ellos.

Si tenemos sancionados dos proyectos, uno con recursos y otro sin ellos, me parece que permitir que el Ministerio pueda postergar el

primero para volcar esos recursos al otro, es una medida que supongo habrá sido meditada, pero que llama un poco la atención. En realidad, no sé si no estaremos dando autorizaciones muy genéricas porque en definitiva lo que va a importar es que se voten ciertas obras y determinados recursos ya que no habrá una relación entre aquéllas y sus costos. Este es un elemento que el legislador tiene en cuenta al momento de fijar su posición, porque no es lo mismo votar la autorización para una obra de costo 1 que para una de costo 10. Si se hubiera dicho que el costo iba a ser 10, seguramente, en el Parlamento no se lograba la autorización pero, por la vía de trasposición de rubros se puede realizar la obra sin ningún límite.

Naturalmente, no poseo la experiencia del ex Ministro de Transporte y Obras Públicas ni he realizado el trabajo de los señores miembros de la Comisión pero me parece que ya el texto de la Cámara de Representantes es muy audaz y que el Senado le va a dar más amplitud a las trasposiciones que, prácticamente, no van a tener límite. Ya se trate de obra ejecutada o no; por el costo que fue presupuestado o por cualquier otro, puedan ser postergadas las obras proyectadas porque quedan sin recursos.

Me pregunto, entonces, si no sería conveniente fijar algún límite para estas autorizaciones.

SEÑOR BOUZAS.- Quisiera pedir disculpas a los señores senadores Gargano y Zumarán porque seguramente la culpa de la poca explicación la tiene el hecho de tratar de hacer compatible el texto breve con una ilustración que en este caso, evidentemente, necesitaba más tiempo.

Lo que se plantea en el artículo en consideración es autorizar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a hacer trasposiciones de un

Programa a otro, porque dentro de los mismos aquéllas se hacen normalmente. Por esa razón --como decía el señor senador Elso Goñi-- se utiliza el proyecto "Mantenimiento" dentro de cada Programa a modo de bolsón, para luego ser utilizado dentro del mismo.

En general, todos los miembros de la Comisión teníamos la misma preocupación que en particular expresaron los señores senadores mencionados. De modo que analizando el texto aprobado por la Cámara de Representantes con los integrantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, nosotros encontramos que había una primera limitación que era necesario dejar claramente establecida dado que allí no existía. Se trata de que sólo se puedan reforzar proyectos que cuenten con aprobación parlamentaria. Esto es lo que proponemos específicamente.

Cuando aparentemente eliminamos el tope de reforzamiento de un proyecto, al decir que no puede superar el 100%, lo hicimos expresamente después de ver la larga lista de proyectos aprobados por el Parlamento que tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, cuya asignación presupuestal es 0,

En el texto que proponemos sea aprobado por esta Comisión --aclaro que esto no figuraba en el informe de la Cámara de Representantes--, se pide que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas pueda realizar trasposiciones debidamente fundadas, en cuanto a la obra a realizar y aquella cuya ejecución se postergue. Es decir que al sacar fondos de un lado para otro, evidentemente, significa que una obra se hará más rápido aunque tenga una asignación presupuestal insuficiente o nula; entonces, el Ministerio entiende que conviene llevarla a cabo y fundamenta por qué se posterga la obra a la que se le saca el dinero. Eso hay que fundamentarlo ante la Asamblea General Legislativa. O sea que si el Ministerio propone realizar un proyecto aprobado por el Parlamento --al que se le votaron pocos fondos o ninguno-- con prioridad a otro que éste también votó, debe decir por qué lo quiere hacer. Asimismo, se señala que las trasposiciones no pueden obstar ni hacer inviable la ejecución de los proyectos autorizados y que éstas no se pueden aplicar al Proyecto 702, que es el de "Convenios del Programa 01 del Inciso 10" que tiene el Ministerio con otros organismos.

Por estas razones, la Comisión entendió que el espíritu de la norma era bueno y que había que encontrar la forma de que no ocurriera, justamente, lo que hace pocos minutos explicaba el señor senador Zumarán, o sea que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se transformara --y esta preocupación existió en la Comisión-- en el árbitro que decida qué obra pública se debe realizar.

SEÑOR ZUMARAN.- En virtud de que los señores senadores Bouzas y Elso Goñi han afirmado que hay proyectos de obra con recursos 0, debo concluir que ellos deben existir. Al respecto, el señor Ministro tenía una

larga lista de proyectos que carecían de provisiones de fondos. Ahora bien; si esto existe, debe entenderse --esto me asombra, aunque no dudo de que sea cierto-- que se trata de una irregularidad porque demuestra que en sucesivas leyes de Presupuesto se votaron realizaciones de obras sin la debida asignación presupuestal y sin prever recursos ni gastos. En su sentido más literal y obvio, el Presupuesto es una autorización a gastar; entonces, forma parte de su esencia decir cuánto se gasta. El hecho de que existan obras sin recursos implica una irregularidad manifiesta. Pienso que convalidar esto a través de una ley puede ser necesario a efectos prácticos sobre ciertas obras urgentes, que tienen un carácter totalmente excepcional, pero no debe tomarse como criterio general. Quiere decir que las obras que tienen un costo y cuyo financiamiento ha sido estudiado quedan en igualdad de condiciones con otras que se propone realizar, que carecen de costo y de recursos, para lo que el señor Ministro está autorizado a trasponer fondos de un lado a otro a los efectos de llevarlas a cabo.

Creo que esto puede admitirse si hay una situación de urgencia, pero no debe aceptarse como una norma de carácter general para que los Ministros puedan actuar por su cuenta. Pienso que esto convalida una irregularidad manifiesta. Reitero que la base de un Presupuesto es saber qué es lo que se autoriza y cuál es su monto. Si no existe autorización con respecto al costo, hacer una convalidación de esta naturaleza, con carácter general, me parece algo que entraña un desorden o, por lo menos, un riesgo de consideración.

SEÑOR BOUZAS.- Nuevamente quiero aclarar que en el texto que ponemos a consideración de la Comisión, se habla de realizar trasposiciones "debidamente fundadas" en cuanto a la obra que se va a priorizar y a la

que se posterga. Además, y según lo expresado anteriormente por el señor senador Zumarán, debemos tener en cuenta que existen obras votadas y otras que se van a aprobar en esta Rendición de Cuentas --por ejemplo, el señor senador Elso Goñi hacía referencia a la unión de la Ruta 9 con la 99, en Pan de Azúcar-- que carecen de financiamiento o cuyos recursos son insuficientes; pero también sucede que cuando se autorizan las obras y los gastos, en otro artículo se le pone un tope al Ministerio que siempre está por debajo de la autorización. Por diversas razones la Cartera tiene un cumplimiento que generalmente está por debajo --aunque muy cerca-- del tope establecido. Aclaro que no soy yo quien puede decir --porque soy muy nuevo en la materia-- si esto es regular o irregular, o si es la norma que se aplica en nuestro país, pero quiero agregar otras dificultades a las que señalaba el señor senador Zumarán.

Nos pareció que dentro del acotamiento que se fija en el texto propuesto por la Comisión de Transporte y Obras Públicas, el sistema puede tener andamiento y, en todo caso, habría que revisarlo, perfeccionarlo o dejarlo sin efecto en el año 1995.

SEÑOR PEREYRA.- Naturalmente, todos estamos mirando con apresuramiento el texto propuesto, pero no sé si esta preocupación que acaba de expresarse no es la que justifica el penúltimo inciso del artículo que dice: "En ningún caso las trasposiciones podrán obstar ni hacer inviable la ejecución de los proyectos autorizados por las normas presupuestales". Entonces, se piensa que los proyectos están autorizados por las normas presupuestales y no los puede hacer inviables ningún tipo de trasposición. A mi juicio, esa es la interpretación correcta.

SEÑOR BOUZAS.- Efectivamente, tal como expresa el señor senador Pereyra --esto ya lo habíamos explicado anteriormente--, para nosotros hay dos tipos de limitaciones fundamentales. En primer lugar, señalamos que los proyectos a reforzar deben ser autorizados por el Parlamento; en segundo término, el proyecto que podríamos decir "entrega fondos" no puede resultar inviable por esa causa.

SEÑOR POZZOLO.- Quiero decir que con la misma preocupación manifestada por los señores integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, nosotros hemos participado en la redacción de este artículo. En principio, procuramos que el fuero parlamentario, es decir la voluntad del Cuerpo expresada en un programa de obras públicas y de inversiones, fuera respetado.

Entonces, debemos señalar, desde ese punto de vista, cuál fue la ubicación que tomamos mentalmente para decir cuándo se puede hacer una trasposición. Hay dos obras concretas votadas por el Parlamento. Una de ellas, por diferentes razones, precisa refuerzo de rubros, por lo que de otra --como por ejemplo, el puerto de Piriápolis, que está en el Plan de Obras y tiene asignación presupuestal, pero que por distintas razones no puede empezar a ser ejecutado de inmediato-- pueden tomarse los recursos que no van a ser utilizados en ese Ejercicio, a fin de reforzar y concluir una obra que está en ejecución o que debe llevarse a cabo, y que tiene previsión presupuestal insuficiente.

En síntesis, tratamos de que el fuero parlamentario, en lo que tiene que ver con que sea el Parlamento el que dicte renglón por renglón cómo debe ser ejecutado un programa de obra pública, no fuera desvirtuado por una voluntad administrativa.

En este sentido, tengo dudas y, además, este diálogo en la

Comisión me plantea otra en el sentido de que tratando de ajustar este tipo de textos no hayamos sido claros en la redacción de uno de los incisos. Al respecto, nos debemos preguntar qué tiene que ver el mantenimiento con el tema.

Si estamos diciendo que a la obra A le falta dinero que vamos a obtener, concretamente, de la obra B, a la que no vamos a poder ejecutar en este Ejercicio, ¿para qué incluir el Fondo de Mantenimiento como proyecto reforzante? Creo que aquí hemos cometido un error; lo digo con total honestidad.

Pese a que tratamos de ser muy pulcros en la redacción, creo que se ha deslizado una contradicción.

SEÑOR GARGANO.-He escuchado al señor senador Elso Goñi explicar que la Dirección Nacional de Hidrografía también tiene recursos para mantenimiento, así como otras dependencias. Sin embargo, todos estamos de acuerdo en que en el total de recursos, la más importante es la Direcoción Nacional de Vialidad. Como he trabajado en las Comisiones de Presupuesto y de Transporte y Obras Públicas, puedo decir que uno de los datos más relevantes de esta Administración es que se ha invertido muy poco en obras nuevas y, en general, se ha sostenido como tesis la conveniencia de apuntar al mantenimiento y esperar a que lleguen mejores circunstancias para desarrollar las obras nuevas. A mi entender, debemos ser muy cuidadosos en el manejo de los recursos de mantenimiento. De lo contrario, es muy posible que ocurra que si existen dificultades técnicas para realizar determinada obra de mantenimiento se disponga rápidamente la trasposición del rubro hacia otro sector que no sea tan importante desde el punto de vista del esquema general de la concreción de la obra.

Repito que estoy de acuerdo en que se autorice

la trasposición, ya que esto agilita la ejecución y los recursos que se le otorgan al Ministerio --que siempre son pocos-- se utilizan de mejor forma. Sin embargo, me preocupa que estos recursos provengan exclusivamente de mantenimiento.

SEÑOR POZZOLO.- En definitiva, esta fue una coincidencia de todos los miembros de la Comisión. Si no hemos sido del todo felices en la redacción, debe quedar claro que la intención que tuvimos fue la misma que expresó el señor senador Gargano. Es decir, que pretendemos no modificar la voluntad parlamentaria en cuanto a las prioridades o a los objetivos que el Parlamento fije e impedir que estas decisiones sean tomadas en el ámbito administrativo. Lo único que quisimos decir es que los recursos que, por distintas razones, no pueden utilizarse en determinada obra, deben volcarse en otra a fin de que ésta pueda ser terminada.

Tengo la duda --quizás el ex Ministro de Transporte y Obras Públicas, el actual señor senador Elso Goñi pueda aclararla-- de qué tiene que ver el Programa Mantenimiento con este tema. Digo esto porque si se retiran fondos de una obra concreta, en virtud de que no se puede realizar, para volcarlos en otra, no comprendo cómo se puede vincular esto con el Programa Mantenimiento. Esta es la duda que me surge en este momento y que deseo expresar lealmente en esta Comisión.

SEÑOR ELSO GOÑI.-Deseo aclarar el tema del tope de inversión a que se ha hecho referencia, porque es importante incluso desde el punto de vista de mi responsabilidad

personal.

A través del Presupuesto y de cada una de las Rendiciones de Cuentas se fija un tope de inversión al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. De ahí nace una gran inquietud que tuvieron todos los miembros de la Comisión cuando nos referimos a la ejecución que realiza cada uno de los organismos del Estado. Queremos dejar constancia de que los datos que llegaron a la Comisión relacionados con las inversiones tienen que ver con el crédito, que es un tema diferente al del tope. Existe una diferencia en los porcentajes que es muy importante. Si se toman las cifras referidas al crédito abierto, en el año 1992, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ejecutó el 75%. Considerando el tope de inversión fijado por el Parlamento --que es la cifra máxima que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas puede gastar--, que es de U$S 130:000.000, la ejecución en el año 1992 --los señores senadores tienen en su poder un cuadro en el que figuran estos datos-- llega al 96%. Existe, pues, una diferencia sustancial con el 75%, tomando en cuenta los datos de la Contaduría respecto al crédito abierto.

Por otro lado, recuerdo que en la Comisión este sistema fue propuesto por el señor Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tomando en cuenta que el único elemento común a todas las Direcciones es precisamente el relativo a mantenimiento. Es decir que este elemento existe en cada una de las Direcciones

del Ministerio y tengo entendido que esa fue la razón para proponer que esos recursos fueran a Mantenimiento. Deseo reiterar un ejemplo que da cuenta muy claramente de la necesidad de la realización de esta trasposición. Si el Ministerio hubiera tenido esta posibilidad durante el año 1992, el proceso de iniciación y ejecución de la obra de la Ruta 1 habría sido mayor. La Dirección Nacional de Topografía tiene presupuestalmente una cantidad de recursos que le permite pagar todas las expropiaciones que debe realizar en el año. Repito que es muy difícil saber cuándo deben pagarse las expropiaciones, ya que se trata de un proceso que siempre es largo y que muchas veces termina en la órbita judicial, por lo que son los Jueces y no el Ministerio quienes determinan la cantidad que se debe pagar. El año pasado tuvimos que dividir la Ruta 1 en seis tramos e ir licitando cada uno de ellos. El contrato con la empresa ganadora de la segunda licitación recién pudo firmarse después de que tuvimos la seguridad de que el dinero que se nos había autorizado a gastar durante ese año era suficiente. Del mismo modo procedimos hasta la cuarta licitación. Es decir que si el dinero no alcanzaba --como efectivamente ocurrió--, era preferible dejar pendiente la licitación hasta el año siguiente. Si hubiera existido este artículo, la Dirección Nacional de Topografía habría podido solicitar a la Dirección Nacional de Vialidad los recursos necesarios para pagar todos el proceso de expropiaciones y la obra se hubiera realizado con mucha rapidez. Es evidente, además, que

la obra de la Ruta 1 no se iba a dejar de hacer ; tal vez se hubiera producido un proceso inverso: quizás la Dirección Nacional de Topografía habría tenido que devolver los recursos a la Dirección Nacional de Vialidad a los efectos de que la permitiera pagar la obra.

SEÑOR POSSOLO.-Sigo teniendo la duda de si fui lo suficientemente inteligente en el momento de votar, para que se aprobara la norma que en realidad deseaba.

Cuando el artículo 19 expresa que las trasposiciones y los proyectos reforzantes serán exclusivamente los de "Mantenimiento" de los programas, está limitando todo lo demás que se desee hacer. Por ejemplo, si en el Plan de Obras Públicas está proyectada la construcción de dos edificios y una de ellas no se puede realizar, esta norma apunta a reforzar la obra que se puede efectuar, a costa, por lo menos por ahora, de la otra. No entiendo qué tiene que ver el rubro mantenimiento si ya hay una asignación presupuestal concreta. ¿Por qué se limitan las trasposiciones exclusivamente al rubro mantenimiento? Considero que debería ser lo contrario y decirse que no se puede afectar la partida de mantenimiento. Lo peor que podría suceder es que se efectuara el mantenimiento de un programa a costa del de una ruta. En este caso, se estaría descuidando una obra ya concretada por otra nueva.

Tengo la impresión de que estamos frente a un problema de redacción, porque la filosofía del artículo fue unánimemente compartida en la Comisión. Estimo que el espíritu de este inciso tiene que ser el de expresar que no se debe afectar el rubro Mantenimiento.
Desde mi punto de vista, el artículo debe referirse a la realización de un proyecto concreto que se hace postergando otro con las mismas características y que no se encuentre dentro del rubro Mantenimiento. Entiendo que esta es la filosofía que nos inspiró con respecto a este artículo, pero no ha quedado bien plasmada.

SEÑOR CASSINA.- El problema que estamos examinando deriva

de normas legales que hemos votado y que son producto de las circunstancias, pero si las examinamos veremos que parecen bastante absurdas.

Recuerdo que durante el estudio del Presupuesto en el año 1990, el entonces Ministro de Transporte y Obras Públicas, hoy senador, señor Elso Goñi, protestaba por los topes de ejecución que se fijaban a los planes de inversión de su Cartera.

.En el artículo 56 de la Ley Nº 16.320, de Rendición de Cuentas del año pasado, se establece que los proyectos de inversión en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas --contenidos en los planillados anexos a las Leyes Nos. 16.170 y 16.226-se podrán ejecutar durante el Ejercicio 1993 con un tope de U$S 130:000.000. Estos son los absurdos a que me refería al comienzo de mi exposición y explica la pregunta que se planteaba --con toda razón-- el señor senador Zumarán, en el sentido de cómo puede haber proyectos que no tienen nada o apenas un 50%. Quiere decir que se fijan programas de inversiones y luego por la misma Ley se les aplica un tope.
Esto trae aparejado la necesidad de encontrar soluciones que a veces plantean dudas de tipo constitucional, en la medida en que el Parlamento deja de ser quien decide qué obra - de las autorizadas por él-- se realiza primero y cuál se posterga, de una manera quizás inconveniente.

El artículo 19 del proyecto aprobado por la Cámara de Representantes -que modifica el 57 de la

Ley Nº 16.320- lo mejora notoriamente. El artículo 57 de la Ley Nº 16.320 vigente expresa lo siguiente: "Autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a utilizar en los años 1993 y 1994 los excedentes de asignaciones presupuestales, de proyectos ya ejecutados, en proyectos de inversión de distintos programas del Inciso, sin incrementar el monto máximo de ejecución establecido para cada año en el artículo anterior". Esta autorización, que es absolutamente razonable y no tiene ningún viso de inconstitucionalidad ha resultado insuficiente, según la exposición formulada oportunamente por los integrantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en opinión del señor senador Elso Goñi, quien sin duda tiene gran experiencia en la materia.

Tengo claro que el texto votado en la Cámara de Representantes es producto de un acuerdo de todas las bancadas con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ya que el artículo 57 del Mensaje del Poder Ejecutivo era mucho más escueto. En la Cámara de Representantes se aprobó un proyecto más amplio y con algunas restricciones claras.

Personalmente, estoy dispuesto a votar estas soluciones --que están impuestas por ciertas circunstancias- haciéndome cargo de las dificultades que plantean porque, en alguna medida, se le están delegando a la Administración, competencias que son de la ley --no me refiero al Parlamento--, porque será la primera la que dará prioridades.

Por otra parte, me planteo la misma duda que el señor senador Pozzolo en cuanto a la utilización de los rubros de mantenimiento. Al respecto, deseo consultar si en este aspecto --lejos de mi ánimo está demorar el tratamiento de estos temas, ya que la Comisión viene muy demorada en su trabajo-- no sería bueno que la Comisión examinara este tema más detenidamente, sobre todo la referente al refuerzo con los rubros de mantenimiento.

En lo que tiene que ver con lo conceptual de este tema que preocupaba al señor senador Zumarán, a mi entender, las circunstancias hacen necesario votar esta disposición. Digo esto porque, por ejemplo, si no podemos comenzar este año la Ruta 1 por las razones que se han explicado, sería bueno que no se perdieran esos recursos y se destinaran a otras obras autorizadas que se pueden realizar. Asimismo, si las obras del Puerto de Piriápolis no pueden efectuarse porque comienza la temporada turística, sería conveniente que se procediera de la misma forma. Estimo que nos debemos adaptar a las circunstancias cuando se presentan este tipo de dificultades presupuestales por los topes que se fijan para obras que, en realidad, tienen un presupuesto mucho mayor.

En este sentido, consulto a los colegas de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, en el sentido de si estarían de acuerdo con realizar un examen rápido del texto para aclarar las dudas que tenemos, para luego hacer un trabajo definitivo.

SEÑOR BOUZAS.- Mientras el señor senador Cassina hacía

su exposición consulté a los integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, quienes están de acuerdo con la propuesta de él, en el sentido de revisar el problema específico de los proyectos reforzantes.

SEÑOR CASSINA.- Hago moción en el sentido de que se aplace el artículo 19.

SEÑOR SANTORO.- Aclaro que vamos a acompañar el aplazamiento, pero deseo informar que esta disposición --que ha sido cuestionada-- tiene elementos habilitantes para su mantenimiento. Por lo tanto, en su momento, procederemos a ocuparnos de ese tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el aplazamiento del artículo 19.

(Se vota:)

11 en 11. Afirmativa. UNANIMIDAD.

Queda aplazado el artículo 19.

Léase el artículo 20.

(Se lee:)

"ARTICULO 20.- Incorpórase los siguientes proyectos de inversión:

A) En el Inciso 02 "Presidencia de la República", Programa 002 "Planificación, Desarrollo y Asesoramiento Presupuestal Sector Público", Unidad Ejecutora 006 "Proyecto de Infraestructura Social", el proyecto "Fortalecimiento al Area Social", con una asignación presupuestal para 1994 de $ 348.200 (pesos uruguayos trescientos cuarenta y ocho mil doscientos) equivalentes a US$ 100.000 (dólares de los Estados Unidos de América cien mil), financiada con cargo a Rentas Generales y $ 1:392.800 (pesos uruguayos un millón trescientos noventa y dos mil ochocientos) equivalentes a US$ 400.000 (dólares de los Estados Unidos de América cuatrocientos mil), financiada con cargo a Endeudamiento Externo.

B) En el Inciso 02 "Presidencia de la República", Programa 002 "Planificación, Desarrollo y Asesoramiento Presupuestal Sectpr Público", Unidad Ejecutora 004 "Oficina de Planeamiento y Presupuesto", el proyecto "Fortalecimiento al Area Social", con una asignación presupuestal para 1994 de $ 348.200 (pesos uruguayos trescientos cuarenta y ocho mil doscientos) equivalentes a US$ 100.000 (dólares de los Estados Unidos de América cien mil), financiada con cargo a Rentas Generales y $ 1:392.800 (pesos uruguayos un millón trescientos noventa y dos mil ochocientos) equivalentes a US$ 400.000 (dólares de los Estados Unidos de América cuatrocientos mil), financiada con cargo a Endeudamiento Externo.

C) En el Inciso 07 "Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca", el proyecto 748 "Desarrollo de Recursos Hídricos y Naturales" del Programa 001 "Administración Superior" con una asignación presupuestal para 1994 de $ 12:187.80 (pesos uruguayos doce millones ciento ochenta y siete mil) equivalentes a US$ 3:500.000 (dólares de los Estados Unidos de América tres millones quinientos mil), con cargo a Rentas Generales y $ 17:410.000 (pesos uruguayos diecisiete millones cuatrocientos diez mil) equivalentes a US$ 5:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América cinco millones), con cargo a Endeudamiento Externo.

D) A la nómina de proyectos establecida en el artículo 58 de la Ley N° 16.320, de 1° de noviembre de 1992, Programa 003 "Dirección Nacional de Vialidad", el proyecto "R. 9: R. 99 - Pan de Azúcar".

E) En el inciso 11 "Ministerio de Educación y Cultura", Programa 001 "Administración General", el proyecto "Fortalecimiento al Area Social", con una asignación presupuestal para 1994 de $ 174.100 (pesos uruguayos ciento setenta y cuatro mil cien), equivalentes a US$ 50.000 (dólares de los Estados Unidos de América cincuenta mil), financiada con cargo a Rentas Generales y $ 696.400 (pesos uruguayos seiscientos noventa y seis mil cuatrocientos) equivalentes a US$ 200.000 (dólares de los Estados Unidos de América doscientos mil), financiada con cargo a Endeudamiento Externo.

F) En el inciso 12 "Ministerio de Salud Pública", Programa 001 "Administración Superior", el proyecto "Fortalecimiento al Area Social", con una asignación presupuestal para 1994 de $ 5:223.000 (pesos uruguayos cinco millones doscientos veintitrés mil), equivalentes a US$ 1:500.000 (dólares de los Estados Unidos de América un millón quinientos mil), financiada con cargo a Rentas Generales y $ 20:892.004 (pesos uruguayos veinte millones ochocientos noventa y dos mil) equivalentes a US$ 6:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América seis millones), financiada con cargo a Endeudamiento Externo.

G) En el inciso 13 "Ministerio de Trabajo y Seguridad Social", Programa 001 "Administración General" el proyecto "Fortalecimiento al Area Social", con una asignación presupuestal para 1994 de $ 417.840 (pesos uruguayos cuatrocientos diecisiete mil ochocientos cuarenta) equivalentes a US$ 120.000 (dólares de los Estados Unidos de América ciento veinte mil), financiada con cargo a Rentas Generales y $ 1:671.360 (pesos uruguayos un millón seiscientos setenta y un mil trescientos sesenta) equivalentes a US$ 480.000 (dólares de los Estados Unidos de América cuatrocientos ochenta mil), financiada con cargo a Endeudamiento Externo."

En consideración.

SEÑOR BOUZAS.- Hemos dividido el tratamiento de este artículo en literales. Las inversiones que autoriza esta disposición en los incisos A, B, E, F y G tienen las siguientes características:

1) ha sido preocupación del Gobierno fortalecer el gasto social para beneficiar a los sectores que realmente lo necesitan, según lo explicó la señora Subdirectora de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto.

2) para ello se recurre a un crédito del BID, de los que el Banco destina a las naciones que sufren un impacto social negativo, como consecuencia de la aplicación de políticas de ajuste.

3) el proyecto abarca el cuatrienio 1994 - 1997. Su costo global es de US$ 40:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América cuarenta millones), que se financian por el BID en un 80% (ochenta por ciento), correspondiendo a contrapartida nacional el 20% (veinte por ciento) restante. El artículo a consideración abarca únicamente las partidas de 1994. El préstamo es a 15 años -con 10 de gracia- el interés del 7.5% anual.

4) el proyecto es coordinado por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y lo ejecutan:

MEC - construcción de guarderías y jardines de infantes: US$ 250.000

MSP - centros de salud, hogares de ancianos y policlínicas: US$ 7:500.000

MTSS - centros de orientación vocacional: US$ 600.000

5) los criterios de elegibilidad para la radicación de los edificios, implican la existencia de un 43% de la población con las necesidades básicas insatisfechas.

En Comisión se manifestó preocupación en relación a este proyecto porque:

1) centraliza en la Presidencia de la República la realización de obras que en el funcionamiento normal del Estado, deben estar en la órbita de los distintos incisos.

2) esta forma de adjudicación de obras habilita un medio poco ortodoxo para el uso de las inversiones públicas que, aunque no de el propósito perseguido, crea un antecedente negativo al respecto.

3) en el caso particular de los hogares de ancianos, sería de desear que, junto con su construcción se previeran los fondos necesarios para su funcionamiento. Tal como se explicó largamente en la Comisión, este es el problema fundamental que hay en los hogares de ancianos, porque muchas veces el edificio queda inhabitado durante bastante tiempo en virtud de que no hay fondos para hacerlo funcionar. Este proyecto preté sólo los gastos de mantenimiento de los edificios durante 10 años.

No obstante, dada la finalidad de las inversiones propuestas, por unanimidad se aconseja su aprobación.

Por el inciso C) se habilita un tramo del proyecto 748, "Desarrollo de recursos hídricos y naturales", por el que se encara el uso de agua como herramienta, como elemento que incremente la producción. El proyecto incluye distintas modalidades:

1) reconvertir fuentes de agua ya creadas (por ejemplo Canelón Grande).

2) creación de fuentes de agua para los productores que tengan interés en desarrollar el riego;

3) generación de fuentes de agua para pequeños productores, sea en forma individual o grupal.

4) desarrollo del riego para grandes y medianos productores.

El monto del proyecto total es de US$ 73:000.000. Se gestiona un préstamo de US$ 42:000.000 del Banco Mundial financiándose el resto por el Estado y los productores.

El tramo que se propone para 1994 es de US$ 8:500.000, siendo US$ 3:500.000 a cargo de Rentas Generales y US$ 5:000.000 con Endeudamiento Externo.

Por unanimidad se aconseja su aprobación.

El inciso D) incorpora un proyecto de unión de las rutas 9 y 99 en Pan de Azúcar. No cuenta con la financiación correspondiente.

Por unanimidad se aconseja su aprobación.

En consecuencia, para este artículo se aconseja unánimemente se apruebe en su totalidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 20.

(Se vota:)

11 en 11. Afirmativa. UNANIMIDAD.

Léanse los artículos 21, 22 y 23.

(Se leen:)

"ARTICULO 21.- Incorpórase al Plan de Inversiones Públicas del Programa 004 "Fuerza Aérea Uruguaya", Unidad Ejecutora 023 "Comando General de la Fuerza Aérea" el proyecto "Reconversión Edilicia" por un monto de $ 1:396.800 (pesos uruguayos un millón trescientos noventa y seis mil ochocientos)."

"ARTICULO 22.- Amplíase el Proyecto 796 "Adquisición de Aeronaves" perteneciente al Inciso 03 "Ministerio de Defensa Nacional", Programa 004 "Fuerza Aérea Uruguaya", Unidad Ejecutora 023 "Comando General de la Fuerza Aérea" en $ 3:492.000 (pesos uruguayos tres millones cuatrocientos noventa y dos mil) equivalentes a US$ 1:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América un millón) para el Ejercicio 1993 y en $ 4:190.400 (pesos uruguayos cuatro millones ciento noventa mil cuatrocientos) equivalentes a US$ 1:200.000 (dólares de los Estados Unidos de América un millón doscientos mil) para el Ejercicio 1994."

"ARTICULO 23.- Incorpórase al Plan de Inversiones Públicas del Inciso 03 "Ministerio de Defensa Nacional", Programa 004 "Fuerza Aérea Uruguaya", Unidad Ejecutora 023 "Comando General de la Fuerza Aérea" el proyecto "Operaciones Aeronaves C-130" por un monto de US$ 1:840.000 (dólares de los Estados Unidos de América un millón ochocientos cuarenta mil) equivalentes a $ 6:425.200 (pesos uruguayos seis millones cuatrocientos veinticinco mil doscientos) para el Ejercicio 1994."

En consideración.

SEÑOR BOUZAS.- Señor Presidente: en los tres casos se trata de incorporaciones realizadas en la Cámara de Representantes, que tienen que ver con inversiones para la Fuerza Aérea.

Los fondos mencionados en el artículo 21 (US$ 400.000) se solicitan para reparaciones y remodelaciones mayores en edificios de la Fuerza Aérea (Escuela Militar de Aeronáutica, Centro Regional de Atención, dependiente de Sanidad Militar en el Aeródromo Boiso Lanza y reciclaje de un edificio de la Escuela Militar de Aeronáutica en Pando para instalar la Escuela del Comando y Estado Mayor Aéreo).

Los fondos solicitados por el artículo 22 ascienden a US$ 2:200:000 (US$ 1:000.000 para 1993 y US$ 1:200.000 para 1994). Se aplicarán a la cancelación de deudas con el Banco de la República Oriental del Uruguay, quien adelantó el pago de cuotas correspondientes a la compra de seis aviones a las firmas PILATUS (Suiza) y HERTZAL (Bélgica). El adelanto de los fondos por parte del Banco de la República Oriental del Uruguay fue autorizado por Resolución del Poder Ejecutivo N° 70.175, de 22 de junio de 1991.

Los fondos solicitados por el artículo 23 ascienden a US$ 1:840.000 (dólares de los Estados Unidos de América un millón ochocientos cuarenta mil) responden a las necesidades de equipamiento, infraestructura, capacitación y entrenamiento de dos aviones C-130 entregados por el gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica a la Fuerza Aérea Uruguaya.

Estas aeronaves han sido consideradas de interés nacional por el Poder Ejecutivo, para desarrollar misiones especiales de carácter científico (Misión Antártica).

En el análisis del texto de los artículos propuestos, la Comisión encontró omisiones y errores en los mismos:

a- En el artículo 21 no se hace mención al Inciso

b- En los tres artículos, el equivalente en pesos uruguayos de las partidas en dólares está equivocado, dado que se tomó un valor del dólar de $ 3.492 en lugar de hacerlo al que corresponde, de $ 3.482.

c- En el artículo 21 no se especifica la contrapartida de dólares equivalente a los pesos uruguayos.

Por estas causas, los citados artículos fueron puestos a votación y redactados con los siguientes textos:

"ARTICULO 21.- Incorpórase al Plan de Inversiones Públicas del Programa 004 perteneciente al Inciso 03 "Ministerio de Defensa Nacional", programa 004, "Fuerza Aérea Uruguaya", Unidad Ejecutora 023 "Comando General de la Fuerza Aérea" el proyecto "Reconversión Edilicia" por un monto de $ 1:392.800 (pesos uruguayos un millón trescientos noventa y dos mil ochocientos), equivalentes a US$ 400.000 (dólares de los Estados Unidos de América cuatrocientos mil) para el Ejercicio 1994."

"ARTICULO 22.- Amplíase el Proyecto 706 "Adquisición de Aeronaves" perteneciente al Inciso 03 "Ministerio de Defensa Nacional", programa 004 "Fuerza Aérea Uruguaya", Unidad Ejecutora 023 "Comando General de la Fuerza Aérea" en $ 3:482.000 (pesos uruguayos tres millones cuatrocientos ochenta y dos mil) equivalentes a US$ 1:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América un millón) para el Ejercicio 1993 y en $ 4:178.400 (pesos uruguayos cuatro millones ciento setenta y ocho mil cuatrocientos) equivalentes a US$ 1:200.000 (dólares de los Estados Unidos de América un millón doscientos mil) para el Ejercicio 1994."

"ARTICULO 23.- Incorpórase al Plan de Inversiones Públicas del Inciso 03 "Ministerio de Defensa Nacional", Programa 004 "Fuerza Aérea Uruguaya", Unidad Ejecutora 023 "Comando General de la Fuerza Aérea" el proyecto "Operaciones Aeronaves C-130" por un monto de US$ 1:840.800 (dólares de los Estados Unidos de América un millón ochocientos cuarenta mil) equivalentes a $ 6:406.880 (pesos uruguayos seis millones cuatrocientos seis mil ochocientos ochenta) para el Ejercicio 1994."

Se aconseja, por la mayoría de cuatro votos en cinco, su aprobación.

El voto negativo del señor Presidente obedece a un criterio de equidad. De acuerdo con el mismo, deben considerarse estas incorporaciones de inversiones en un mismo paquete con inversiones solicitadas por Administración Nacional de Educación Pública y Universidad de la República, -y que no fueron recogidas por la Cámara de Representantes, ni fueron desglosadas para nuestro estudio por la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda del Senado-.

SEÑOR PRESIDENTE.- Corresponde votar los artículos 21, 22 y 23, simultáneamente.

SEÑOR CASSINA.- Solicito que se voten en forma separada.

SEÑOR ASTORI.- Señor Presidente: brevemente quisiera decir que, sin perjuicio de la probable necesidad de estas inversiones, nosotros compartimos el juicio que motivó el voto del Presidente de la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Nos parece que hay una falta de distribución equitativa de inversiones, a la luz del interés nacional, en el tratamiento que está recibiendo este proyecto de ley. Las inversiones previstas en estos tres artículos no guardan relación con las que se necesitan en otros ámbitos de absoluta relevancia en la realidad nacional y ni siquiera están siendo contempladas, como por ejemplo las que se mencionan en el fundamento de voto del señor Presidente de la Comisión. Me refiero a las relativas al área de la educación. Reitero que no estamos señalando que estas inversiones no sean necesarias, pero creo que se debería hacer un análisis un poco más detallado al respecto, aunque personalmente no estoy en condiciones de hacerlo.

Lo que no compartimos es el criterio de prioridad que parece orienta esta decisión, ya que entiendo que el Uruguay tiene impostergables necesidades de inversión en otras áreas que no están siendo contempladas.

Aprovecho esta brevísima intervención para destacar que en el informe general de la Comisión --esta vez sí aprobado por unanimidad de sus miembros-- se menciona, por ejemplo, la pobreza de las inversiones que el país está realizando

en relación al muy próximo proceso de integración en el que Uruguay se va a ver involucrado. Nuestro país tiene una inocultable e indiscutible necesidad de reconversión industrial y no sé qué inversiones esté realizando, por ejemplo, el Ministerio de Industria, Energía y Minería. Si se observa el informe que acaba de presentar la Comisión --y aprovecho para señalar que me he sentido muy complacido por el detalle que éste contiene y la seriedad de trabajo que revela-- realmente causa asombro la pobreza de recursos que el país está destinando a estos fines absolutamente prioritarios. Es preciso aclarar que no se trata de un tema de inclinación partidaria; descuento que ninguno de los señores senadores que integran esta Comisión discrepa con esas necesidades del país. Por esa razón, resulta un poco chocante autorizar estas inversiones, cuando ni siquiera estamos considerando otras que tienen altísima prioridad nacional.

SEÑOR GARGANO.- Comparto lo manifestado anteriormente. Posiblemente debería intervenir más adelante, pero aprovecho la interrupción para señalar algo que me ha llamado la atención. En la página 12 del informe consta que los fondos autorizados para la compra o reparación de aeronaves fueron adelantados por el Banco de la República mediante resolución del Poder Ejecutivo. Me parece que eso también llamó la atención de otros señores senadores. Digo esto porque muchas veces se discute el hecho de que el Poder Legislativo extienda, en una disposición legal, una autorización al Banco de la República para que pueda conceder un préstamo. Sin

embargo, aquí aparece el Poder Ejecutivo indicándole al Banco de la República que adelante fondos. No sé si esto es constitucional.

SEÑOR ASTORI.- Como habrán podido apreciar los colegas, he realizado una suerte de fundamento de voto que refiere, precisamente, a los criterios de prioridad que parecen dominar en este proyecto y que no compartimos.

SEÑOR CASSINA.- Voy a realizar una brevísima referencia a los tres artículos. En la Cámara de Representantes nuestro sector votó favorablemente los artículos 21 y 22, pero no así el 23.

Oportunamente, recabamos información directa del Comando de la Fuerza Aérea sobre la necesidad de estas inversiones. En todos los casos se nos brindó un detalle muy amplio y con fundamentos muy sólidos, lo que nos lleva a mantener el voto tal como lo dieron nuestros compañeros de la otra rama parlamentaria. Nosotros protestamos --esta es la expresión que corresponde-- por la falta de recursos que, seguramente, se puede advertir en este proyecto para algunos sectores claves que los proponen. Podemos citar el caso de ANEP, que en una disposición de su propio Mensaje solicita recursos para la construcción de varios liceos, entre los que se encuentra el de Shangrilá. Menciono éste porque con seguridad todos los señores senadores han recibido una delegación de vecinos y padres interesados en esta obra imprescindible. Asimismo, cabe mencionar las inversiones en la Universidad de la República; y, aunque alguna de ellas pueda ser objetable en su conjunto, conceptual-

mente, son indispensables, no sólo para la Universidad, sino también para el país porque, como dije en 1990, un país que quiere crecer, modernizarse, cambiar y que, además, necesita prepararse para el proceso de integración y de apertura al exterior, precisa contar con una Universidad que tenga el mejor nivel posible, sin que por ello olvidemos todos los demás centros de estudio privados y públicos existentes. No hay crecimiento si no se acompasa con un desarrollo científico y tecnológico. Como todavía tenemos pendientes esos capítulos, espero que, a pesar de la falta de tiempo, por lo menos podamos discutir y argumentar en favor de la necesidad de algunos recursos para ANEP y la Universidad de la República.

SEÑOR PEREYRA.- Me gustaría saber si estamos pensando lo mismo con respecto a este tema. En el caso de ANEP, creo que ayer votamos precisamente las autorizaciones necesarias para que se realicen algunas de esas operaciones. Naturalmente, queda pendiente lo relativo a la Universidad de la República, en cuyo estudio aún no hemos entrado. Por mi parte, adelanto que no tengo reparos en aplicar el mismo criterio utilizado para ANEP.

Por último, quisiera saber si la Comisión de Transporte y Obras Públicas ha tenido alguna información directa de parte del Ministerio de Defensa Nacional sobre este caso, porque me quedan algunas dudas respecto a lo que se me ha manifestado.

En la primera conversación que mantuve con otros miembros de esta Comisión pertenecientes al Partido Nacional, pedí explicaciones sobre el alcance del artículo 22, que comienza señalando: "Amplíase el Proyecto 706 'Adquisición de Aeronaves' perteneciente al Inciso 03 'Ministerio de Defensa Nacional'", etcétera. La respuesta que recibí fue que, a pesar del nombre del Proyecto, a lo que se refería era a la compra de repuestos para determinadas aeronaves, versión que luego ratificaron algunos militares que vinieron --seguramente, sabiendo de antemano las dudas que yo tenía-- a explicarme que, justamente, se trataba de la compra de repuestos. Sin embargo, la explicación que se nos da ahora es que esa ampliación responde al pago o cancelación de deuda con el Banco de la República Oriental del Uruguay, que adelantó el dinero para la compra de los aviones.

Entonces, o bien entendí mal las informaciones que se me proporcionaron o, efectivamente, se trata de una compra de aeronaves, no a adquirir, sino ya adquiridas a través del préstamo del Banco de la República. Por consiguiente, consulto a los miembros de la Comisión de Transporte y Obras Públicas si se tuvo información

directa y, de ser así, qué fue lo que se dijo, a los efectos de ver con cuál de las interpretaciones me quedo.

(Ocupa la Presidencia el señor senador Cigliuti)

SEÑOR CASSINA.- Decía que en el caso de ANEP es cierto que votamos algunas autorizaciones; pero se tendrá presente que, por ejemplo, establecimos topes de ejecución que diría que, en algunas situaciones, son brutales. Una de ellas es la relativa al préstamo con FONPLATA, que es de millones de dólares y que creo hay que revisar puesto que, si mal no recuerdo, se cometió un error, ya que el topé de ejecución se sitúa en US$ 100.000. Insisto en que tendremos que volver a analizar este tema, aunque no sé si allí está referida a la contrapartida nacional. De cualquier manera, en el caso concreto de la Universidad se revisará oportunamente.

No quiero ser obstáculo en el tratamiento de estos asuntos, aunque casi me siento tentado de proponer su aplazamiento --aclaro que no lo voy a hacer-- a fin de votar estos artículos una vez que tengamos un panorama acerca de qué modo distribuiremos los recursos para inversiones con otros organismos como, por ejemplo, ANEP y la Universidad. En todo caso, no lo haré porque aplico un criterio similar al que suelo utilizar con relación a los funcionarios. En este sentido, quiero dejar constancia de que me disgustan mucho las diferencias sustanciales que a veces hay entre los funcionarios públicos, que en gran parte resultan de propuestas del Poder Ejecutivo.

En esta Rendición de Cuentas desearía poder votar aumentos de alguna significación para todos los funcionarios públicos. No obstante, debemos limitarnos, porque las propuestas del Poder Ejecutivo son, repito, para algunos sectores. Sin embargo, como no aplico el criterio de igualar para abajo y, además, porque reconozco la necesidad de algunas de estas inversiones, las voto; pero confío en que cuando volvamos a considerar los Incisos correspondientes a ANEP y a la Universidad de la República --diría que tendríamos que empezar a tratarlos, porque no nos podemos limitar a escuchar la exposición de las autoridades universitarias--, aun con estos criterios restrictivos que utilizamos aquí y para situaciones que aparecen como urgentes, también tengamos las mismas consideraciones para, por lo menos, los dos grandes organismos de enseñanza del país.

SEÑOR BOUZAS.- Simplemente, deseamos evacuar la pregunta planteada por el señor senador Pereyra respecto al artículo 22 que estamos considerando.

En este sentido, cabe informar que nosotros recibimos una delegación que estuvo integrada por el señor Ministro de Defensa Nacional, el señor Subsecretario, los Coroneles Washington Masulio y Nestor Cafaro los Coroneles aviadores Hugo Reboledo y Carlos López, y el Capitán de Navío Norberto Baygorria. Sobre el tema consultado, la opinión fue dada por el Coronel de Aviación, señor

Hugo Reboledo, quien textualmente señaló lo siguiente:

"La parte expositiva se refiere a que la partida ampliatoria solicitada obedece al pago del compromiso contraído con las firmas Pilatus y Hertzal, por la adquisición de seis aviones por parte de la Fuerza Aérea, y fue saldada por el Banco de la República Oriental del Uruguay. La financiación de dicho compromiso fue autorizada por resolución del Poder Ejecutivo Nº 70.175, de 22 de julio de 1991, en forma coordinada con el Ministerio de Defensa Nacional, el de Economía y Finanzas y el Banco de la República. El incremento solicitado para el presente ejercicio obedece a la deuda que la Fuerza Aérea tiene con el Banco de la República por el pago del 25% correspondiente a los Ejercicios 91 y 92, por el monto de U$S f:000.000. El incremento solicitado para el Ejercicio 94 obedece a la estimación realizada de la cuota a abonar por concepto de capitalización e intereses y es de U$S.2:500.000 aproximadamente.

La problemática que surge a este respecto es que el Banco de la República, por resolución del Poder Ejecutivo, saldó la deuda con las dos firmas mencionadas. A Pilatus, que es una firma suiza, se le compraron los aviones y deben pagarse en francos suizos; a Hertzal, que es belga, se le compró el equipamiento para dichos aviones. El Banco de la República saldó totalmente la deuda. El 25%, que se hizo a la apertura de la carta de crédito, tuvo una desfinanciación por diferencia en la taza de cambio y la amortización del préstamo la mantiene por el cálculo de intereses. O sea que la Fuerza Aérea debe pagarle al Banco la amortización del préstamo a partir de 1994."

(Ocupa la Presidencia el señor senador Urioste)

SEÑOR POZZOLO.- Es simplemente a los efectos de hacer una precisión.

Ante todo, deseo señalar que hemos votado estos tres artículos en Comisión.

A los efectos de que no pueda interpretarse —lo decimos por algunas manifestaciones de estimados colegas del Senado— que hemos hecho algún tipo de distinción o que dimos prioridad a estas cosas, quiero aclarar que lo que tiene que ver con la ANEP y la Universidad no fue desglosado por esta Comisión.

SEÑOR ASTORI.- Eso está muy claro, señor senador.

SEÑOR POZZOLO.- Repito que no fue desglosado por esta Comisión ni remitido a la nuestra, que es una especie de subsidiaria. A tal punto no hicimos distinción alguna que, inclusive, quizás excediendo las facultades que nos concedió la Comisión de Presupuesto al remitirnos los artículos que desglosó, en el informe hicimos referencia a que recibimos a una delegación del Liceo de Shangrilá y a las autoridades de la Universidad de la República, a quienes escuchamos con mucho gusto, pero sobre cuyos problemas concretos no pudimos pronunciarnos, puesto que ello hubiera excedido el mandato que nos dio esta Comisión. Los artículos desglosados que se refieren a estos temas no figuran entre los que fueron remitidos a estudio de la Comisión de Transporte y Obras Públicas.

Por lo tanto, creo que este es un asunto que deberá decidirlo en su momento la Comisión de Presupuesto.

Debo aclarar que junto con los demás compañeros compartí la opinión de traer estos temas a la Comisión, no con una posición definida sobre las iniciativas concretas, sino con el ánimo de manifestar nuestro deseo de que se traten aquí los Capítulos de ANEP y de la Universidad de la República, sobre los cuales no estamos habilitados para pronunciarnos.

Dejo constancia de que he votado los tres artículos y ello no supone ningún tipo de preferencia.

SEÑOR BLANCO.- Voy a acompañar los artículos que están en consideración de la Comisión, pero antes quiero realizar dos o tres precisiones en función de ciertas manifestaciones que se han efectuado anteriormente.

En primer lugar, debo decir que en la página 51 del Repartido Nº 2354 consta que la inversión en el Desarrollo de Recursos Humanos y naturales es el 26% del total; en el Desarrollo de Infraestructura corresponde al 52%; en tanto que la inversión de Defensa Nacional es el 4.9%. Señalo esto porque los porcentajes de inversión muestran las prioridades que se están dando en el conjunto. Además, según tengo entendido, en este documento no figuran los recursos adicionales, por ejemplo, de ANEP, que hemos votado, y alguna otra cosa que se ha agregado en el Senado que vendrían a adicionarse a lo que en esta clasificación se denomina Desarrollo de los Recursos Humanos. Esto no quiere decir que considere que la cifra total que el Estado uruguayo destina a inversiones, sea alta o suficiente para las necesidades del país. Por el contrario, creo que no lo es y precisamente, la idea sobre la cual hemos insistido muchas veces referente a la Reforma del Estado y a la disminución de su gravitación y tamaño, tiende a habilitar que haya más recursos disponibles para atender ciertas áreas básicas como

las que acabamos de mencionar , que constituyen deberes primarios del Estado.

Si pudiéramos disminuir la multitud de obligaciones que el Estado tiene en otros aspectos, como por ejemplo los gastos de funcionamento de los servicios generales que insumen un porcentaje muy importante del total de las erogaciones del sector público, sería más fácil canalizar recursos para las inversiones a que nos hemos referido.

En segundo término ,quiero mencionar que en este documento no figuran las inversiones específicas en el área de los Ministerios de Industria , Energía y Minería y de Ganadería Agricultura y Pesca. Esto es totalmente normal ya que por la organización económica y social que nosotros tenemos, dichas inversiones las realiza el sector privado , porque los Ministerios que he mencionado no cuentan con los recursos necesarios para hacerlo. De cualquier manera, sí tienen oficinas y dependencias que tratan de apoyar técnicamente la labor del sector productivo que es el que debe realizar las inversiones para el desarrollo empresarial de las áreas de industria, comercio, servicios, agropecuaria,etcétera. Por eso es que en el cuadro al que estoy haciendo referencia, las inversiones para desarrollo y producción corresponden solamente al 3.4% del total.

SEÑOR BOUZAS.- Quiero advertir que en nuestro informe hemos marcado la falta de inversiones en el Ministerio de Industria, Energía y Minería. Sin embargo, debemos anotar que esta Comisión ha votado afirmativamente el literal C) del artículo 20 referido a la inversión para el desarrollo de recursos hídricos y naturales, con un total de U$S 73:000.000, de los cuales U$S 42:000.000 son financiados por el Banco Mundial y el resto por el Estado y los productores. Asimismo, el

tramo propuesto para 1994, que ya ha sido aprobado por la Comisión de Presupuesto Integrada con Hacienda, es de U$S 7:500.000.

SEÑOR BLANCO.- Agradezco al señor senador Bouzas las precisiones que ha formulado y que, a mi juicio, apuntan a señalar el hecho de que normalmente en lo que se refiere a las áreas productivas, las inversiones no se hacen con recursos generados en el Estado,sino con financiamiento externo canalizado a través del Banco de la República o de los organismos multilaterales de crédito que operan a través de alguna institución financiera o bancaria internacional.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Deseo dejar una constancia en el mismo sentido de la que ha realizado el señor senador Pozzolo. En primer lugar, según lo dice el informe, la Comisión de Transportes y Obras Públicas estudió exclusivamente aquellos artículos referidos a inversiones que le envió la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda.

En segundo término, no hicimos ningún tipo de preferencias. Al respecto debo expresar que hemos recibido a los representantes de la Universidad de la República que manifestaron los problemas que se le plantean en cuanto al mantenimiento del edificio del Hospital de Clínicas ,para el cual ya se votó en la Cámara de Representantes una partida de U$S 800.000 y en lo que tiene que ver con el resto de los edificios universitarios, para los que se otorgó otra de U$S 1:300.000.

Por otro lado, recibimos a la delegación de AMEP que aludió fundamentalmente al artículo 8 referente a una partida —según ellos indispensable— para la terminación de una serie de edificios y la iniciación de otros, como por ejemplo, el del Liceo de Shangrilá, así como también al artículo 10,que creo ya fue votado en esta Comisión.

En el informe que elaboramos expresamos la voluntad que la

Comisión de Presupuesto Integrada con Hacienda estudie este problema y, si es posible, encuentre alguna solución.

Por lo tanto, y afirmando las palabras del señor senador Pozzolo, quiero señalar que por unanimidad de los integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas no hubo ningún tipo de preferencias hacia cierto tipo de inversiones. Por el contrario, hemos estudiado lo que se nos dispuso por parte de la Comisión de Presupuesto. Asimismo, quiero aclarar que solamente pudimos hacer una expresión de voluntad.

SEÑOR DE BOISMENU.- Debo expresar que vamos a apoyar con nuestro voto los artículos 21, 22 y 23, aunque nos sorprendieron los importes, por lo que intentamos informarnos. Frente a esto , refrendamos lo que bien dijo el señor senador Bouzas con respecto a los artículos 22 y 23. En lo que tiene que ver con este último, en lugar del pago de la cuota de una compra ya realizada,el rubro se utilizó para gastos de mantenimiento y entrenamiento. A este respecto, poco puedo opinar pero sí podría discutir si al Uruguay le sirve un Pilatus o un Hércules 130. De cualquier manera, como la operación ya está hecha, nosotros acompañaremos con nuestro voto los tres artículos referidos.

SEÑOR ZUMARAN.- Declaro que vamos a votar estas disposiciones.

Nos parece que salvo la primera de ellas, que se refiere a una inversión edilicia que no se ha realizado, las otras dos aluden a proyectos ya llevados a cabo. Como es sabido, la compra de los aviones ya fue hecha, mientras que el crédito en el Banco ya fue otorgado. Entonces, no sé qué podría ocurrir si el Parlamento no sanciona esta disposición; pienso que se daría una situación bastante irregular.

En relación con el artículo 23 sucede algo similar, porque aparentemente los aviones de Estados Unidos ya han sido entregados, y por ello ahora se votará una partida que es consecuencia ineludible del hecho de haber aceptado esos aviones. Entonces, aquí hay una política de hecho consumado.

A propósito de esto, recuerdo que hace pocos meses, en el Senado se votó una partida destinada a la reparación del Buque Escuela Miranda que, como todos sabemos, es casi un embajador del país, en el lugar a donde se dirija. Los señores senadores recordarán que cuando el buque estaba en el dique, aquí se trataba de acelerar el trámite de autorización de la mencionada partida, sobre la base de la inversión ya realizada. Esa era la única solución que nos quedaba, porque no podíamos dejar a ese buque escuela, que es casi una insignia del país, abandonado en los astilleros españoles.

Creo que, en este caso, las inversiones también son necesarias. Sin embargo, quiero destacar el hecho de que, con respecto a este Inciso, reiteradas veces se presentan al Parlamento los hechos ya consumados, sin que exista ninguna posibilidad de optar por otra solución. Entonces, aquí no se trata de una autorización, sino de una convalidación de lo que ya se ha gastado. No me parece que

ésta sea una buena técnica presupuestal, ni un buen manejo constitucional y democrático. Digo esto porque considero que el Presupuesto tiene una profunda raíz democrática que, en este caso, no se está respetando.

SEÑOR SANTORO.- Consideramos que las disposiciones más cuestionadas son las que tienen que ver con los gastos generados a los efectos de llevar a cabo la compra de los aviones "Pilatus" y de repuestos para los aviones C 130, dos de los cuales son utilizados por la Fuerza Aérea Uruguaya.

En lo que hace a la compra de los aviones "Pilatus", debe recordarse que ella fue autorizada legalmente. Concretamente, se trataba de aviones "Pilatus" para la Fuerza Aérea, fragatas para la Armada Nacional y de repotenciación de los motores de los tanques para el Ejército. Estos puntos fueron muy cuestionados y, finalmente, aprobados.

En este caso, se trata de inversiones autorizadas por la Ley de Presupuesto en un momento determinado.

Concretamente, en lo que tiene que ver con los aviones C130, queremos decir que ellos no tuvieron costo para el país. Es cierto que se trata de aviones que generan un gran gasto de mantenimiento, por lo que nuestra Fuerza Aérea, al hacer uso de ellos, necesita ciertos recursos. Es oportuno señalar que esos aviones permiten realizar un viaje desde Montevideo hasta Camboya, cosa que se hizo fundamentalmente en la época en que representantes de nuestras Fuerzas Armadas se encontraban allí en misión de paz. Asimismo, estos aviones atienden sobre todo los viajes a la Base Artigas, en la Antártida. Debemos recordar que si estos aviones

no hubieran sido donados a la Fuerza Aérea, nuestro país no hubiera podido adquirirlos. Concretamente, los "Pilatus" son aviones de entrenamiento avanzado, destinados al aeropuerto de Durazno, donde los pilotos egresados de nuestra Fuerza Aérea proceden a realizar la práctica de piloto de caza avanzado. La compra de estos aviones ya ha sido autorizada por ley; ahora simplemente se pide autorización para devolver al Banco de la República parte del dinero. Aquí hay que tener en cuenta que éstas son compras útiles, porque la aviación es una de las armas de mayor avance tecnológico. Nosotros simplemente estamos haciendo posible que los integrantes de nuestra Fuerza Aérea mantengan cierta calidad como pilotos de caza, tripulando aviones "Pilatus" que, en realidad, están muy lejos de ser de avanzada en materia de entrenamiento, caza y guerra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 21.

(Se vota:)

9 en 13. Afirmativa.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 22.

(Se vota:)

9 en 13. Afirmativa.

SEÑOR PEREYRA.- A modo de fundamento de voto, quiero decir que he votado afirmativamente este artículo, porque se trata de una operación ya realizada. Se me ha dicho que el Poder Ejecutivo, al dictar el decreto contaba ya con la aprobación parlamentaria necesaria. Lo que sí lamento es que la información que se me brindó no fue correcta, lo que me impidió tener desde un primer momento un juicio acabado sobre esta cuestión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el

(Se vota:)

8 en 12. Afirmativa.

Léase el artículo 24.

(Se lee:)

"ARTICULO 24.- Incorpórase al Plan de Inversiones Públicas del inciso 10 'Ministerio de Transporte y Obras Públicas', el proyecto de inversión 'Acceso Ferroviario al Puerto de Nueva Palmira. Ramal: Estación Grito de Asencio-Puerto de Nueva Palmira', declarado de interés nacional por el artículo 63 de la Ley N° 16.170, de 28 de diciembre de 1990.

Para los Ejercicios 1993 y 1994 el referido proyecto tendrá una asignación presupuestal anual de $ 1:741.000, (pesos uruguayos un millón setecientos cuarenta y un mil), equivalentes a U$S 500.000 (dólares de los Estados Unidos de América quinientos mil), para cuyo financiamiento tendrá carácter prioritario en el procedimiento autorizado por el artículo 57 de la Ley N° 16.320,de 1° de noviembre de 1992, en la redacción dada por el artículo 19 de la presente ley".

En consideración.

SEÑOR BOUZAS.- Este artículo es un aditivo aprobado por la Cámara de Representantes.

El ramal de vía férrea entre la Estación Grito de Asencio y el Puerto de Nueva Palmira ha sido declarado de interés nacional por la Ley Nº 16.170, de 28 de diciembre de 1990 en su artículo 63, dado que este Puerto es la terminal de la Hidrovía.

El señor Ministro de Transporte y Obras Públicas ha hecho observaciones críticas a este artículo: a) si bien comparte la filosofía que lo ha inspirado, ha ordenado un estudio de consultoría para determinar su eventual rentabilidad; b) manifiesta su oposición a que la partida que lo financia, U$S 500.000 (dólares de los Estados Unidos de América quinientos mil), tenga origen en el FINTOP, cuando hay muchos proyectos aprobados por el Parlamento con asignación presupuestal cero, y el tope que tiene el Ministerio para 1993 es de U$S 138:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América ciento treinta millones) y c) la obra corresponde a AFE."

La Comisión, por unanimidad, aconseja su aprobación.

SEÑOR CASSINA.- Este artículo fue propuesto por mi compañero, el señor representante Edén Melo, que es uno de los hombres que mejor conoce en el país la cuestión relacionada con el transporte y todos sus modos. En 1985, realizó una exposición sobre este tema en la Cámara de Representantes --tal vez el señor senador Santoro la recuerde-- y puso el acento en esta obra y en el hecho de que quizás el ferrocarril no sea del todo rentable. Este tema fue analizado en una gran asamblea que se realizó hace unos días en Nueva Palmira. Debemos saber que se trata de una obra absolutamente imprescindible si es que queremos dotar al país de un gran puerto ultramarino que sea, además, el gran puerto de salidad de las producciones de toda una región de América del Sur.

Estamos hablando de un gran ferrocarril del litoral, seguramente de carga, cuya puesta en marcha debería concretarse cuanto antes. Además, en la medida en que el país logre la realización del dragado de la Isla Martín García y una vez que se culmine la obra de la Hidrovía, Nueva Palmira tendrá posibilidades extraordinarias en cuanto a desarrollar para el país un sector de trabajo y de servicios, de proporciones difíciles de prever en la actualidad.

SEÑOR ZUMARAN.- Considero que es una obra importante y necesaria. A las consideraciones expuestas en la Comisión y sobre las que también ha abundado el señor senador Cassina, quiero agregar algunas otras.

Una de ellas es que, independientemente del proyecto de Hidrovía --respecto de cuya concreción tenemos el máximo interés-- la realidad indica que desde Nueva Palmira se exporta una serie de productos. Además, es el único puerto donde existe una terminal frutícola instalada, que cuenta con moderna tecnología y cámaras frigoríficas, por la que se canaliza toda la producción citrícola de los departamentos del litoral Norte, es decir, Río Negro, Paysandú y Salto.

Por lo tanto, sería lamentable que, pudiendo usar una vía más económica, no hagamos llegar el ferrocarril hasta Nueva Palmira.

También quería decir que, visitando la zona norteña, sobre todo los departamentos de Río Negro y Paysandú --que cuentan con un importante desarrollo forestal--, los agentes de producción, es decir, los empresarios que llevan adelante estos emprendimientos --algunos nacionales y otros extranjeros--,

nos hicieron hincapié en la necesidad de contar con esta vía. Esto es así porque en la exportación forestal, quizá más que en otras, el costo del transporte al puerto es lo que determina la viabilidad económica de la producción. Por estas razones, es fundamental disponer de un transporte barato para poder sacar la madera por el Puerto de Nueva Palmira, que es el destino natural para la producción proveniente de las miles de hectáreas plantadas en los departamentos antes mencionados.

En consecuencia, pensamos que esta obra es de real conveniencia para el país y, por lo tanto, merece todo nuestro apoyo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 24.

(Se vota:)

12 en 12. Afirmativa.UNANIMIDAD.-

Léase el artículo 32.

(Se lee:)

"ARTICULO 32 .- Autorízase en el Programa 104 'Fuerza Aérea Uruguaya', a la Unidad Ejecutora 073 'Comando General de la Fuerza Aérea', a disponer de hasta un 3% (cinco por ciento) de lo recaudado anualmente en el Programa 005 "Administración y Control Aviatorio y Aeroportuario' por la Unidad Ejecutora 032 'Dirección General de Infraestructura Aeronáutica', con destino a la financiación de obras de infraestructura comprendidas dentro de la competencia de la Unidad Ejecutora 073.

Facúltase a la Contaduría General de la Nación a esos efectos, a habilitar anualmente los créditos correspondientes."

En consideración.

SEÑOR BOUZAS.- Por esta norma se autoriza a destinar a obras de infraestructura a ejecutarse por el Comando General de la Fuerza Aérea, hasta un 5 % de las recaudaciones extrapresupuestales del Programa "Administración y Control Aviatorio y Aeroportuario".

La Comisión recabó y obtuvo, a los efectos de la mejor comprensión de esta propuesta --que, por otra parte, luego advertimos que está muy relacionada con el artículo 31, que no fue desglosado-- un cuadro donde figuran las recaudaciones extrapresupuestales del Ministerio de Defensa Nacional, especificando el destino dado a los fondos, durante el año 1982. Este cuadro figura, en la lista de Anexos, con el número 10. En el análisis del texto se constataron errores en el Mensaje del Poder Ejecutivo y en el proyecto aprobado por la Cámara de Representantes, por lo que se procedió, en acuerdo con el señor Ministro de Defensa Nacional, a su corrección. La Comisión aconseja, por unanimidad, la aprobación de este artículo con la siguiente redacción

"ARTICULO 32.- Autorízase en el Programa 004 'Fuerza Aérea Uruguaya' a la Unidad Ejecutora 023 'Comando General de la Fuerza Aérea', a disponer de hasta un 5% (cinco por ciento) de lo recaudado anualmente en el Programa 005 'Administración y Control Aviatorio y Aeroportuario' por la Unidad Ejecutora 023 'Dirección General de Infraestructura Aeronáutica', con destino a la financiación de obras de infraestructura comprendidas dentro de la competencia de la Unidad Ejecutora 023.

Facúltase a la Contaduría General de la Nación a esos efectos, a habilitar anualmente los créditos correspondientes."

Cabe agregar, señor Presidente, que una vez finalizada la discusión y la votación en la Comisión de Transporte y Obras Públicas, un grupo de funcionarios del Aeropuerto Nacional de Carrasco, planteó a los integrantes de la Comisión la inquietud referida a que un 5 % de la recaudación extrapresupuestal de los aeropuertos se destinará a obras destinará a obras de infraestructura a desarrollar por el Comando General de la Fuerza Aérea, con lo que se distraerían dichos fondos del destino específico de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria. A diferencia del artículo 32, cuyo tratamiento se realizó en presencia del señor Ministro de Defensa Nacional, estos planteamientos no se formularon en el seno de la Comisión, sino ante cada uno de los integrantes de la misma. Por esta razón, nuestra Comisión entendió que no se podía revisar nuevamente la discusión y la votación del tema, pero se autorizó al Presidente a que realizara esta consideración, por si la Comisión de Presupuesto creía necesaria una nueva consideración."

SEÑOR GARGANO.- He recibido las mismas informaciones que los integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas y entiendo que no es conveniente extender esta autorización, porque se trata del 5% de todos los ingresos, que se destina a obras que no están vinculadas directamente con la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, en la parte civil, sino que van a otro programa.

SEÑOR ZUMARAN.- Voy a hacer mención a una cuestión que puede parecer menor, pero que he reiterado en ocasión de otras leyes presupuestales.

Me refiero a la expresión "Control Aviatorio", que

me parece bastante impropia desde el punto de vista del idioma español. Me pregunto cuál es el significado de la expresión "aviatorio". En otras oportunidades, cuando planteé esta inquietud, se me contestó que como así se designa el Programa, no se la puede cambiar. Admito la observación, pero también reitero la aspiración de que en el Ministerio de Defensa Nacional, alguna persona con más cariño por el idioma, cambie el nombre al Programa y no nos obligue a expresarnos de esta manera en cada Rendición de Cuentas.

SEÑOR SANTORO.- En uno de los apartados del informe que estamos estudiando, se dice que en el análisis del texto se constataron errores en el Mensaje del Poder Ejecutivo. No sabemos a qué errores se refiere, puesto que no existe Mensaje del Poder Ejecutivo sobre esta disposición, ya que la misma nació en la Cámara de Representantes.

SEÑOR ZUMARAN.- No se sabe bien su contenido y alcance.

Formulo moción en el sentido de que se aplace el artículo 32.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

12 en 12. Afirmativa. UNANIMIDAD.

Léase el artículo 41.

(Se lee:)

"Artículo 41.- Otórgase al Ministerio del Interior, con destino al Centro de Terapia Intensiva del Hospital Policial, una partida de US$ 2.500.000 (dólares de los Estados Unidos de América dos millones quinientos mil) para el Ejercicio 1994, que se financiará con los recursos provenientes del abatimiento dispuesto por el artículo 69 de la Ley N° 16.170, de 28 de diciembre de 1990."

En consideración.

SEÑOR BOUZAS.- Este artículo fue incorporado en el tratamiento de la Rendición de Cuentas en la Cámara de Representantes.

El edificio del Hospital Policial tiene previsto espacio para CTI, que no está instalado. El presente proyecto prevé su instalación con una capacidad de ocho camas.

El Hospital Policial atiende a 24.300 funcionarios policiales y 30.000 pasivos; y sus respectivas familias. Se estima una población total de 100.000 personas con 128 camas.

El hospital brinda atención fundamentalmente a la familia policial de Montevideo. Los residentes del interior se atienden en los Hospitales de Salud Pública y se trasladan al Hospital Policial en casos graves o en los que necesiten atención de especialistas.

Para ello los funcionarios y los pasivos aportan el 3% del salario básico policial ($ 15 para un agente de segunda). Los tickets se cobran $ 0.30. En la actualidad se gestiona un incremento del aporte personal al 6%.

La cifra solicitada incluye inversión y gastos de funcionamiento por 1994 y 1995. La inversión se cuantifica entre US$ 300.000 y US$ 400.000; el resto, de US$ 2:100.000 será para los materiales necesarios para su funcionamiento en el período indicado.

El señor Ministro del Interior informó que los sueldos del personal necesario (115 funcionarios) provendrán de la supresión de cargos de agentes de segunda y otros, que no tienen expectativa de ascenso en la Unidad Ejecutora de Sanidad Policial, hasta el equivalente en dinero al costo de los recursos humanos del CTI.

Por unanimidad se aconseja su aprobación.

SEÑOR CASSINA.- Deseo expresar que voy a votar esta disposición, pero tengo dudas de que el recurso a que se acude para financiarlo sea medianamente suficiente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

12 en 12. Afirmativa. UNANIMIDAD.

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase el artículo 75.

(Se lee:)

"Artículo 75.- Transfiérese al Banco Nacional de Organos y Tejidos del Ministerio de Salud Pública una partida, por única vez, de US$ 30.000 (dólares de los Estados Unidos de América treinta mil) con destino a la adquisición de los complementos de los equipos del sistema de computación ya instalado, para permitir conexión, mediante red "Urupac", de los diecinueve hospitales departamentales con el registro central con cargo a las economías del artículo 10 de la presente ley."

En consideración.

SEÑOR ROZAS.- Este artículo fue incorporado en la discusión de la Cámara de Representantes.

Con esta pequeña inversión --cuyos fondos provendrán de las economías emergentes de la supresión de cargos-- se posibilita la conexión entre los hospitales departamentales con el Registro Central del Banco Nacional de Organos y Tejidos del Ministerio de Salud Pública.

Por unanimidad se aconseja su aprobación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

12 en 12. Afirmativa. UNANIMIDAD.

Léase el artículo 176.

(Se lee:)

"Artículo 176.- Asignase una partida anual para los años 1993 y 1994 de $ 17.400.000 (pesos uruguayos diecisiete millones cuatrocientos mil) equivalentes a US$ 5.000.000 (dólares de los Estados Unidos de América cinco millones), que se financiará con recursos del Fondo de Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para la ejecución directa de obras de mantenimiento y adecuación de infraestructura física departamental que esté a cargo de las Intendencias Municipales del interior del país conforme a la capacidad operativa de las mismas, o como contrapartida local de obras financiadas con recursos provenientes de organismos internacionales de crédito."

En consideración.

SEÑOR BOUZAS.- Por este artículo se destinan dos partidas de US$ 5:000.000, (dólares de los Estados Unidos de América cinco millones) para los Ejercicios 1993 y 1994, para la ejecución directa de obras de mantenimiento y adecuación de infraestructura física departamental de las 18 Intendencias Municipales del interior del país (cordón cuneta, riego bituminoso, desagües pluviales). Las que también se podrán aplicar como contrapartida local de obras financiadas con recursos provenientes de organismos internacionales de crédito.

De la discusión del texto recibido por esta Comisión se han hecho las siguientes consideraciones que aconsejan su modificación:

1) la distribución de los fondos entre las Intendencias no está claramente especificada en el texto. A estos efectos se entendió adecuado tomar el prorrateo -aceptado y aplicado reiteradamente por el Congreso de Intendentes- del índice de población y territorio. Este criterio, con los respectivos porcentajes fue establecido en el artículo 2° de la Ley N° 14.082, de 29 de agosto de 1972; (Anexo II).

2) se entendió conveniente dejar expresamente prohibido que los fondos correspondientes a cada Intendencia fueran aplicados al pago de sueldos y jornales;

3) el señor Presidente planteó la necesidad de que los fondos beneficiaran a la totalidad de las Intendencias Municipales, entendiendo que se está practicando una exclusión injustificada con la Intendencia de Montevideo.

Este criterio fue contestado por los otros cuatro miembros de la Comisión:

a) según lo afirmado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Intendencia capitalina ha recibido fondos importantes de ese Ministerio, aunque se reconoce que ellos han sido la contrapartida del Gobierno Nacional a la cesión de terrenos municipales para la construcción de la terminal de

autobuses de Tres Cruces (que se realiza con la oposición expresa de la actual administración de la Intendencia Municipal de Montevideo);

b) la inclusión de la Intendencia capitalina en la distribución de fondos tan escasos, haría caer notoriamente los fondos destinados al resto de las Intendencias.

Este último punto -la escasez sobreviniente para las Intendencias Municipales del interior si se incluyera a la Intendencia capitalina en la distribución, habida cuenta del porcentaje cercano al 50% que le correspondería aplicando el índice de población y vivienda- hizo aceptar por parte del Presidente el criterio mayoritario, aunque se expresó la necesidad de dejar establecido claramente que lo que se resuelve para esta oportunidad, no excluye a la Intendencia Municipal de Montevideo del acceso a fondos provenientes de organismos internacionales de crédito. Llegándose a un acuerdo, de esta manera, se aconseja por unanimidad su aprobación, con el siguiente texto:

"ARTICULO 176.- Asígnase una partida anual para los años 1993 y 1994 de $ 17:480.000 (pesos uruguayos diecisiete millones cuatrocientos mil) equivalentes a U$S 3:000.000 (dólares de los Estados Unidos de América tres millones) que se financiará con recursos del Fondo de Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para la ejecución directa de obras de mantenimiento y adecuación de infraestructura física departamental que esté a cargo de las Intendencias Municipales del interior del país o como contrapartida local de obras financiadas con recursos provenientes de organismos internacionales de crédito.

Las Intendencias Municipales del interior no podrán aplicar, en ningún caso, estos fondos al pago de sueldos y jornales.

Dichos montos se aplicarán proporcionalmente al coeficiente de distribución en función de superficie y población establecido en el artículo 2° de la Ley N° 14.082, de 29 de agosto de 1972.

La asignación de estas partidas no excluye la participación de todas las Intendencias Municipales en la concesión de recursos provenientes de organismos internacionales de crédito".

SEÑOR GARGANO.- Me parece insólito que se proponga la última norma que leyó el señor senador Bouzas. Pienso que es un exabrupto establecer una disposición que diga que cada Intendencia Municipal no tiene capacidad para obtener créditos de organismos internacionales, aunque sabemos que por lo menos existieron intenciones de no avalar los que alguna ya ha solicitado.

El señor senador Bouzas expresó que finalmente había votado la disposición teniendo en cuenta el criterio de distribución o adjudicación de los recursos. No he hablado con mis compañeros de bancada, pero comparto la opinión del señor Presidente de la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Creo que es una actitud bastante distinta a la utilizada con relación a la Intendencia Municipal de Montevideo, en especial por parte del Poder Ejecutivo --no estoy hablando, por supuesto, de los parlamentarios que representan al Partido de Gobierno--, que ha demostrado su grandeza espiritual, entre otras cosas, al empadronar en Canelones los vehículos propiedad de la Presidencia de la República. Esto muestra una grandeza de manejo realmente excepcional.

SEÑOR SANTORO.- La Presidencia es de todo el país.

SEÑOR GARGANO.- Debe ser por el estilo que tiene la Intendencia Municipal de Canelones en esta materia.

En el día de hoy estuve observando las disposiciones presupuestales --que hemos votado todos los legisladores, incluyendo a los de la oposición-- que existen con respecto al pago de los aportes jubilatorios de los funcionarios de las Intendencias Municipales, por las que el Estado subsidia a dichas Intendencias, fijándoles además una tasa menor que a la Intendencia Municipal de Montevideo. De esa forma está contribuyendo al sostenimiento de esas Comunas. Por otra parte, me parece que no sólo no se redujeron los aportes de la Intendencia Municipal de Montevideo, sino que paga el 19%, que es aforado por toda la ciudadanía del departamento.

Quería efectuar estas precisiones para señalar la existencia de dos visiones distintas acerca de lo que debe ser el manejo de las relaciones entre el poder central y las Intendencias Municipales.

SEÑOR BOUZAS.- Efectivamente, el trámite de la votación de este artículo fue largo y complicado. Como era de esperar, realizamos las consultas e intercambio de opiniones, no sólo con los compañeros de Comisión --con quienes discutimos muy francamente este tema--, sino también con las autoridades de la Intendencia Municipal de Montevideo. A raíz de los planteamientos efectuados y de haber enviado toda la documentación, este asunto fue debatido en el Congreso de Intendentes que tuvo lugar la semana pasada en el departamento de Maldonado. En esa oportunidad, en un intercambio de palabras bastante extenso entre el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y las autoridades de la Intendencia Municipal de Montevideo, se expresó lo que anotamos en el Informe en cuanto a que el aporte de dicha Cartera al departamento de Montevideo era la contrapartida a la cesión de los terrenos sobre los que se efectuaría una obra a la que la actual Administración municipal se opone.

Asimismo, corresponde destacar que, en las consultas, las autoridades de la Intendencia Municipal de Montevideo --por las razones que se mencionan en el Informe-- estuvieron de acuerdo en que en esta oportunidad se la excluyera de la asignación de los fondos que le podrían corresponder en el reparto según el Indice de Población y Vivienda, atendiendo a que las cifras eran exiguas. Sin embargo, expresamente se dejó a salvo --de allí la existencia del último inciso-- la capacidad de la Intendencia Municipal de Montevideo para poder acceder a fondos provenientes de préstamos de organismos internacionales de crédito.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Ya que hemos llegado a la hora de los señalamientos, debo realizar algunas precisiones.

Aquí se ha hablado del relacionamiento, fundamentalmente de la Intendencia Municipal de Montevideo con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Todos saben que durante un período de algo más de tres años estuve al frente de esa Cartera, por lo que deseo efectuar algunas aclaraciones.

En primer lugar, a las 72 horas de haber asumido como titular del Ministerio, mantuve una larga reunión con el señor Intendente Municipal de Montevideo. Ambos estuvimos de acuerdo en que los convenios firmados por los Gobiernos nacional y departamental anteriores, referidos a la estación terminal de Tres Cruces, independientemente de algunas diferencias de concepción que teníamos en ese momento, iban a ser cumplidos estrictamente. En dichos convenios se había determinado que la Intendencia Municipal de Montevideo iba a entregar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas los terrenos necesarios para esa obra mientras que, como contrapartida, esa Secretaría de Estado se obligaba a lo siguiente. Por un lado, a realizar la construcción de dos estaciones terminales en la Ciudad Vieja --la Terminal Juncal y la Terminal Ciudadela--, que ya están prácticamente concluidas con recursos del propio Ministerio y que, en un plazo muy breve, serán entregadas a la Intendencia Municipal de Montevideo. Asimismo, a edificar las viviendas necesarias en la calle Teniente Rinaldi para que las habitaran los vecinos de los alrededores de la estación terminal. Desde el punto de vista edilicio, estas construcciones fueron muy superiores a lo estipulado en el convenio, fundamentalmente recogiendo iniciativas de los propios vecinos. Por otra parte, se encargaba de la estación terminal --que se llevó a cabo por concesión de obra pública-- para ómnibus de mediano alcance, es decir, aquellos cuyo recorrido no

sobrepasa los 60 kilómetros. Esta estación fue construida en la Rambla Portuaria, unos metros hacia adelante de la Estación Central, y ya se encuentra en pleno funcionamiento. Por último, se comprometió a la unión de las dos Ramblas, cuya realización, de acuerdo con lo expresado por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, ya habría sido dispuesta por la ampliación del contrato con la empresa que se encargó de la construcción de los accesos a Montevideo.

En forma posterior a esa etapa, en una nueva conversación, el Intendente Municipal de Montevideo le planteó —esto sí constituía una novedad— al entonces Ministro de Transporte y Obras Públicas la necesidad de recursos a los efectos de resolver los problemas del tránsito de vehículos en los alrededores de la estación terminal de Tres Cruces. Se llegó a un acuerdo en la constitución de una Comisión técnica, y luego se firmó un convenio —esto era totalmente nuevo y nada tenían que ver los Gobiernos nacional y departamental anteriores— por el que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas aportaba U$S 1:000.000 para las obras a realizarse por parte de la Intendencia y que serían pagados mensualmente mediante la entrega de certificados de obra.

Tengo entendido que el nuevo Ministro celebró otro acuerdo con el señor Intendente Municipal de Montevideo, por el que hace veinte días o un mes entregó una cierta cantidad de maquinaria nueva, cuyo valor era de algo más de U$S 600.000. Por lo tanto, restan aportar aún U$S 400.000.

Señor Presidente: me sentí en la necesidad de realizar estas puntualizaciones buscando la verdad. Debo agregar que mientras fui Ministro no tuve ningún problema, pues mantuve un fluído relacionamiento con el señor Intendente Municipal de Montevideo, ya que

los dos teníamos más en cuenta nuestras funciones que las diferencias que pudieran existir entre los partidos políticos que integramos.

SEÑOR PEREYRA.- Señor Presidente: este planteamiento, que parece referir a un tema nuevo ó a algo inédito, es sin embargo muy conocido y practicado en el país desde hace mucho tiempo.

Generalmente, en las disposiciones presupuestales se incorporan recursos para las Intendencias Municipales del interior, por la sencilla razón de que se comprobó que éstas no podían sobrevivir con las escasas fuentes de recursos que tienen a su alcance. Fui gobernante departamental en la época de los llamados "Intendentes mendicantes", porque todos los días teníamos que ir a golpear las puertas del Ministerio de Hacienda —o de cualquier otro— en busca de recursos.

Para solucionar esa situación se comenzó a aplicar esta práctica, que no surge ahora cuando la Intendencia Municipal está a cargo de integrantes de la coalición del Frente Amplio sino que también se utilizó en las Comisiones parlamentarias y en los Gobiernos municipales colorados. Esto no se llevó a cabo en los gobiernos nacionalistas --o se hizo en menor grado-- porque, precisamente, no se habían encontrado los medios para contribuir a solucionar el viejo, no superado y gran problema que tiene el país que es el de la centralización. Tenemos que contribuir a la descentralización del Uruguay y, obviamente, esta es una medida que contribuye a ello porque otorga a las Intendencias Municipales los recursos necesarios para que puedan cumplir claramente su misión.

Esta es la razón para establecer, sin ningún ánimo político --porque repito que este problema está presente ahora y lo estuvo en la época en que la Intendencia Municipal estaba a cargo de ciudadanos colorados-- que esta disposición obedece a la necesidad, reitero, de otorgar a las Intendencias Municipales la capacidad suficiente para responder a los requerimientos crecientes de la población del interior frente al fenómeno cada vez más agobiante de la centralización.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Quisiera agregar que en ese período de tres años también se efectuó una compra de maquinaria --naturalmente que por licitación pública-- para las Intendencias Municipales del interior y para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que comprendió un total de 444 vehículos. La decisión de otorgar estos vehículos a las Intendencias Municipales del Interior se debió a que en el Presupuesto

General de Gastos se determinó una partida de U$S 15:000.000 —que se distribuirían en U$S 5:000.000 para 1992, e iguales cantidades para 1993 y 1994— con ese fin. Es decir, que esto se realizó en estricto cumplimiento de la disposición presupuestal correspondiente.

SEÑOR GARGANO.- Debo señalar que tanto en la Legislatura pasada como en la presente he votado las partidas destinadas a los Planes de Caminería I y II, presentados oportunamente por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, específicamente para el interior del país. Asimismo, he votado las disposiciones que determinan un auxilio de parte del Tesoro Nacional a las Intendencias Municipales del interior que, como es sabido, tenían déficit con el Banco de Previsión Social, lo que constituyó una de las situaciones críticas más notorias de la Administración pasada.

En este caso, adelanto que vamos a votar con mucho gusto este texto, tal como señaló el señor Presidente de la Comisión. Sin embargo, existen actitudes que no comparto —y no deseo insistir en este punto— y que no son de recibo. Al respecto, cité el ejemplo de la matrícula de los autos de la Presidencia de la República en el Departamento de Canelones porque era una situación de una dirección tan pequeña —casi diría risible— que me pareció el más exultante. En ese sentido, se podrían agregar otros casos como el del Plan de Saneamiento en el que para poder avalar el crédito otorgado por el BID se llevó a cabo una negociación que insumió un largo período.

SEÑOR ELSO GOÑI.- Deseo aclarar que esa obra se realizó bajo la órbita del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, debido a un decreto del Poder Ejecutivo.

SEÑOR GARGANO.- De todos modos, se llevó a cabo una larga negociación

y, finalmente, la obra fue financiada en parte por la Intendencia Municipal de Montevideo, siguiendo un criterio disímil al de las Comunas del interior. Esto no debería haber sucedido, ya que el saneamiento siempre estuvo a cargo del Gobierno central. Además, los recursos de que disponen las Intendencias Municipales son muy escasos porque no pueden tener déficit, tal como lo establece la Constitución de la República señalando que los Presupuestos deben estar financiados.

Quería hacer esta puntualización porque, seguramente, existirán otros planteos relacionados con las Intendencias Municipales. Al respecto, he oído manifestaciones del actual Ministro de Transporte y Obras Públicas, en el sentido de que ayudará a resolver los problemas de caminería rural que existen en el Departamento de Montevideo que, por otro lado, son de gran entidad y que muchas veces no permiten la salida de la producción de la capital porque hace treinta años que no se invierte en este rubro.

SEÑOR CASSINA.- No quiero crear obstáculos para la aprobación de este artículo, pero confieso que su redacción me plantea dudas en cuanto a la necesidad de la frase final que tiene un sentido casi declarativo. Con todo respeto hacia los integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, considero que esa expresión no es decorosa porque parecería que nos cuidáramos de que exista una discriminación entre los distintos Departamentos en función del Partido político que ocupe el Gobierno Departamental. Sinceramente, desearía que se suprimiera esa frase, pero aclaro que de no ser así, igualmente votaré esta disposición.

SEÑOR ALONSO TELLECHEA.- Quisiera hacer una consulta a los integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Aquí se agregan tres

incisos y el primero de ellos establece que las Intendencias Municipales del interior no podrán aplicar en ningún caso estos fondos al pago de sueldos y jornales. Sin embargo, según consta en la redacción original, la asignación de esta partida será para la ejecución directa de obras de mantenimiento y adecuación de infraestructura, etcétera. A mi juicio, si se trata de ejecución directa, serán las propias Intendencias Municipales quienes lleven a cabo los trabajos y, por lo tanto, esta partida será destinada a la adquisición de suministros y materiales. Es decir que estos rubros no podrán autorizarse para el pago de jornales de esas mismas obras de ejecución directa aunque se trate de trabajadores que ya revistan en la nómina de la Intendencia Municipal. Por ejemplo, si la Intendencia Municipal de Lavalleja cuenta con determinada cantidad de funcionarios y proyecta realizar obras en forma de ejecución directa, recibirá fondos para solventar esos gastos pero no los podrá aplicar al pago de sueldos de sus empleados,que serán quienes ejecuten la obra.

SEÑOR POZZOLO.- El objetivo de esta disposición no es que esta partida no forme parte global de un programa municipal sino que no sirva de justificativo o pretexto para el ingreso de nuevos funcionarios. Naturalmente, la Intendencia Municipal cuenta con sus propios empleados y si proyecta llevar a cabo un programa con este dinero, puede utilizar parte de él para pagar a los funcionarios que lo ejecuten en la medida en que ya revistan en sus cargos. La finalidad del artículo es que no se pretexte una obra nueva o el recibimiento de nuevos fondos para la incorporación de otros funcionarios.

SEÑOR BOUZAS.- Con respecto a las apreciaciones realizadas por el señor senador Cassina, anteriormente explicamos que tanto la discusión de

este artículo como las modificaciones que se le introdujeron, dieron lugar a un amplio intercambio de opiniones entre los miembros de la Comisión, así como a consultas a la Intendencia Municipal de Montevideo que culminaron en un debate en el Congreso Nacional de Intendentes que se llevó a cabo en Maldonado. En consecuencia, el texto fue considerado en su conjunto por cada uno de los miembros de la Comisión y viene aprobado por unanimidad:

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 176.

(Se vota:)

12 en 12. Afirmativa. UNANIMIDAD.

SEÑOR ALONSO TELLECHEA.- Simplemente, deseo dejar constancia de que hemos votado este artículo porque pensamos que su contenido es bueno.

Sin embargo, con respeto al último inciso, cabe señalar que a nuestro juicio no es necesario que en una Rendición de Cuentas se establezcan disposiciones de este tipo.

SEÑOR BOUZAS.- Reiteradamente, a lo largo del informe enviado por la Comisión de Transporte y Obras Públicas, se hace referencia a inversiones solicitadas por la Administración Nacional de Educación Pública y la Universidad de la República. Lamentablemente, en virtud de que no fueron desglosados los artículos provenientes de dichos Organismos, no pudimos analizarlos.

Concretamente, en la página 21 del mencionado informe, se expresa lo siguiente: "Como está dicho más arriba, esta Comisión no ha podido aprobar texto alguno sobre los planteamientos de estos dos organismos porque la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda, no desglosó los Mensajes correspondientes.

No obstante, deseamos expresar que esta Comisión de Transporte y Obras Públicas, por unanimidad, se permite aconsejar se estudie la posibilidad de incluir en la Rendición de Cuentas las siguientes inversiones:

« ADMINISTRACION NACIONAL DE EDUCACION PUBLICA

ARTICULO 8°.- (del Mensaje remitido por este Organismo)

"ARTICULO 8°.- Incremántese el Rubro de Inversiones del Inciso 25 Administración Nacional de Educación Pública en $ 15:660.000 (pesos uruguayos quince millones seiscientos sesenta y nueve mil), a valores del 1° de enero de 1993.

Será de aplicación lo previsto por el artículo 394 de la Ley N° 16.226."

Este monto se destinará a la finalización de obras edilicias para jardines de infantes y escuelas de educación primaria, así como liceos de educación secundaria (Anexo I2).

También se lo solicita para la iniciación -durante el año 1994- de obras cuya realización resulta impostergable para el desarrollo de educación primaria, secundaria y técnico profesional (Anexo 13).»

Cabe destacar que la lista que figura en dicho Anexo está encabezada por el Liceo de Shangrilá.

Posteriormente, el informe también recoge el artículo 10 del Mensaje remitito por este Organismo, que ya fue votado por esta Comisión.

En la página 23 de este informe, se hace referencia a la Universidad de la República, y se indica:

1) una partida de US$ 1:300.000 para reparaciones y mantenimiento de los edificios de la Universidad de la República en todo el país, excluido el Hospital de Clínicas.

Destacan las autoridades universitarias el grado de deterioro de los edificios universitarios de los que, los más modernos tienen una antigüedad de casi medio siglo.

Esta partida es complementaria de los US$ 800.000 votados con igual finalidad para el Hospital de Clínicas.

Señalan también la misma relación proporcional que existe entre la superficie edificada del Hospital de Clínicas y la del resto de la plantilla edilicia de la Universidad de la República en todo el país.

Expresan que los fondos solicitados se utilizarán además, en la habilitación de la primera etapa del edificio de la Facultad de Ciencias ubicado en Malvín Norte, de manera tal de inaugurarlo en los primeros meses de 1994.

La Comisión comparte el criterio de la Universidad de la República, dándole prioridad absoluta a esta inversión;

2) una partida de US$ 500.000 para la instalación de un equipo de observación de la alta atmósfera y, en particular, de los desequilibrios de la capa de ozono en la sede que la Dirección Nacional de Meteorología posee en Salto.

Este proyecto forma parte de un acuerdo marco entre la Universidad de la República y el Ministerio de Defensa Nacional.

La obtención de los instrumentos a comprar con esta partida permitirá la integración de Uruguay a las redes internacionales de producción e información sobre alta atmósfera.

El monto incluye -además de la instalación del citado laboratorio- la financiación de visitas de técnicos universitarios extranjeros, viáticos para traslados a la estación de medición, pago de asistentes por dos años y adquisición de aparatos para la Dirección Nacional de Meteorología.

La iniciativa cuenta asimismo con el apoyo de la Comisión de Ciencia y Tecnología del Senado, según lo expresado en nota dirigida a esta Comisión con fecha diecisiete de agosto de mil novecientos noventa y tres (Anexo N° 14).

Todo lo antedicho constituye el resultado de las deliberaciones realizadas por esta Comisión.-

Por último, deseo poner énfasis en que este informe contó con la unanimidad de los miembros de la Comisión de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Presidencia desea agradecer la colaboración de los señores senadores que integran esta Comisión, así como también el trabajo exhaustivo y detallado que nos han ofrecido.

SEÑOR BOUILAS.- Según se ha expresado, la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda, nos ha remitido el artículo 32 para que lo examináramos nuevamente. Desde ya adelantó que una vez que finalice su estudio, se lo haremos saber a este Cuerpo, a efectos de que nos reciba nuevamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo, señor senador.

SEÑOR ASTORI.- Simplemente, desearía hacer dos constancias.

En primer lugar, considero que la Comisión de Transporte y Obras Públicas ha realizado un excelente trabajo que, realmente, resultó una colaboración importante para nuestra labor. Más allá del acuerdo o la discrepancia, se efectuó una tarea muy seria que, a mi juicio, es imprescindible destacar. Cuando hablo de "tarea muy seria", no sólo me refiero a aquella parte a la que hemos aludido explícitamente en la sesión de hoy, sino también a la que aún no ha sido analizada en detalle, es decir, la que figura en los Anexos.

En segundo término, sugiero tener muy presente lo que figura en las páginas 21 a 24 de este informe, que refleja el consenso de la Comisión, ya que ha sido aprobado por unanimidad. Concretamente, allí figuran las conclusiones que tienen que ver con las prioridades que mencionábamos cuando brindamos nuestra opinión con respecto a los artículos 21, 22 y 23.

Reitero que esta Comisión deberá tener muy en cuenta estas recomendaciones que figurar en las páginas 21 a 24 de este informe ya que, en todo los casos, se refieren a inversiones que, a nuestro juicio, tienen gran prioridad en el país.

SEÑOR CASSINA.- Deseo señalar --al tiempo que elogio el trabajo de la Comisión de Transporte y Obras Públicas-- que, en mi no muy larga experiencia parlamentaria, que comenzó en 1985 --es decir, durante ocho años y medio, en los que siempre he integrado las Comisiones de Presupuesto y Hacienda--, por primera vez, tengo oportunidad de observar un informe tan completo, sobre todo, en lo que hace a los Anexos. Creo que estos --aunque aún no he tenido mucho tiempo de leerlos-- van a ser de extrema utilidad para el trabajo que se vaya a desarrollar, no sólo en esta Legislatura, sino también en la próxima. Además, esta tarea supone un esfuerzo realmente fuera de lo común y muy encomiable.

SEÑOR ZUHARAN.- Frente a las expresiones que aquí se vertieron destacando la labor de la Comisión, deseo agregar que no sólo me solidarizo con las mismas, sino que además agregaré otra que me parece bastante original: Me refiero a que en los anexos que se nos han hecho llegar —están muy bien elaborados— aparece como fuente de información la Contaduría General de la Nación entre otros organismos, y el trabajo de las secretarías de los señores Senadores Bouzas e Iturria. Creo que esto es excepcional y lo deseaba destacar porque han hecho un trabajo que va más allá de lo que ha sido tradicional en el ámbito parlamentario.

SEÑOR PRESIDENTE.- Dentro del trabajo que había previsto esta Comisión en el día de hoy, estaba el recibir a los integrantes de la Comisión de Desglose a la hora 17. No obstante, a esta altura de la tarde, la mayoría de los miembros de dicha Comisión ya se han retirado por lo que la Presidencia está a lo que dispongan los señores senadores a efectos de ver qué trabajo podemos hacer durante esta media hora que resta.

SEÑOR PEREZ.- Deseo proponer, señor Presidente, que consideremos el artículo 17/1 que, a mi entender, estaría en condiciones de ser votado. Dicha disposición lleva la firma de los señores senadores Cigliuti, Granno, Librán Bonino —antes de que el mismo pidiera licencia—, Cassina, Gargano, Astori y quien habla y establece lo siguiente:

"Declárase que los empleados del Parque de Vacaciones de UTE-ANTEL, tienen la calidad de funcionarios públicos.- El organismo competente adoptará las medidas necesarias para que los empleados del Parque de Vacaciones se incorpore presupuestalmente a UTE.- A todos los efectos se les reconocerá como antigüedad en la administración pública, la fecha de ingreso al Parque de Vacaciones a UTE-ANTEL."

Con respecto a esta disposición, quiero decir que los empleados a que ella se refiere vierten sus aportes jubilatorios a la Caja Civil --es decir como si fueran funcionarios públicos--; reciben su sueldo de parte del Directorio de UTE y, además, tienen las mismas condiciones de trabajo que los funcionarios de UTE. Por lo tanto, ello no significa ningún elemento de erogación distinta por parte de cualquier tipo de organismo, sino que se trata, sencillamente, de un acto de justicia con un grupo de trabajadores que tienen su relación laboral totalmente entrelazada con UTE desde el momento de la creación de dicho Parque de Vacaciones.

Por estas razones, señor Presidente, considero que en pocos minutos podemos ponernos de acuerdo sobre esta cuestión y considerar este artículo 17/1.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, si los señores senadores no tienen ninguna objeción, pasaríamos a tratar lo propuesto por el señor senador Pérez, es decir, considerar el artículo 17/1.

Léase el artículo 17/1.

(Se lee:)

"Artículo 17+1.- Declárase que los empleados del Parque de Vacaciones de UTE-ANTEL, tienen la calidad de funcionarios públicos.

El organismo competente adoptará las medidas necesarias para que los empleados del Parque de Vacaciones se incorporen presupuestalmente a UTE.

A todos los efectos, se les reconocerá como antigüedad en la Administración Pública, la fecha de ingreso al Parque de Vacaciones de UTE-ANTEL".

En consideración.

SEÑOR SANTORO.- Este es un tema altamente conflictivo desde su origen, por cuanto la mayoría de los funcionarios que trabajan en ese Parque de Vacaciones no están de acuerdo con esta propuesta. Es un problema de larga data y debemos entender que dicho Parque tiene una constitución especial. Si bien en un primer momento se derivó de UTE, en la actualidad pertenece también a ANTEL y es controlado por una Comisión que lo administra y en la que están representados UTE y ANTEL. De todos modos, el funcionamiento es diferente al de una oficina regulada por disposiciones comunes a los funcionarios públicos.

En este sentido, nosotros exhortaríamos para que esta disposición no se vote ahora porque existen

opiniones contrarias, no sólo a nivel de los integrantes del Directorio, sino también entre los propios funcionarios y quizás haya alguno que sí desee pasar a la calidad de funcionario público.

Por otro lado, se modificaría toda una organización que durante años ha tenido muy buenos resultados debido a la forma en que esto se ha manejado; es algo que está a la vista y se puede comprender fácilmente. En consecuencia si esto se incluye dentro de la regulación funcionarial, normal y ordinaria, cambiaría la situación y, además, se establece que los empleados se incorporarían a UTE cuando, en realidad, éste también pertenece a ANTEL.

Por todas estas razones, sugerimos que esta disposición sea objeto de análisis porque estaríamos frente a la generación de un conflicto y posiblemente --aunque sin desearlo-- pondríamos un escollo muy importante para que ese Parque de Vacaciones que durante tantos años ha alcanzado un gran nivel en el cumplimiento de sus fines, lo vaya perdiendo. Considero que no hay voluntad en el sentido de que esto ocurra, por lo que mocionamos para que este artículo se aplace.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción presentada por el señor senador Santoro en el sentido de que se aplace el artículo 17/1.

(Se vota:)

11 en 11. Afirmativa. UNANIMIDAD.

SEÑOR GARGANO.- Simplemente para plantear un tema relacionado con las dotaciones de los funcionarios de los Registros Civiles y de las Fiscalías. En el día de hoy conversamos al respecto con el señor senador Santoro, en torno a un planteo que había prometido formular en el día de ayer cuando votamos las disposiciones relativas al Poder Judicial. Teniendo en cuenta que los funcionarios de las Fiscalías y los Registros estén vinculados presupuestalmente a los del Poder Judicial, se trataba de elaborar una disposición que permitiera el financiamiento de una partida similar --o de parte de e l l a -- a la que se votó en el día de ayer en esta Comisión para los funcionarios judiciales. Esto se logró mediante la fijación de un nuevo tributo que se aplicaría en la presentación de determinadas acciones de tipo judicial.

Por lo tanto, pregunto si estamos en condiciones de conocer la existencia de esa disposición porque ello permitiría allanar la situación conflictiva planteada a nivel judicial.

SEÑOR SANTORO.- Nosotros le hemos solicitado a la Subdirectora de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, contadora Acosta Y Lara que informe cuál es la situación porque en la tarde de hoy hemos trabajado para redactar una fórmula final.

SEÑORA ACOSTA Y LARA.- En efecto, tal como lo acaba de señalar el señor senador Santoro, hemos estado buscando una solución para aquellos organismos equiparados a la

Suprema Corte de Justicia. Ellos son la Dirección Nacional de Registros, el Registro Civil, Fiscalías y Procuradurías. La idea es encontrar una solución de similar tenor a la prevista para la Suprema Corte de Justicia, es decir, con recursos adicionales ,que se manejen en forma independiente a los de Rentas Generales. Aún no hemos redactado la fórmula final porque estamos estudiando lo relativo a las cifras.

SEÑOR GARGANO.- A mayor abundamiento creo que también está planteado el tema para el Tribunal de lo Contencioso Administrativo, en cuanto al establecimiento de un recurso que se volcaría a Rentas Generales pero que permitiría financiar la misma disposición presupuestal que equipara las retribuciones de los funcionarios de este Tribunal con los del Poder Judicial.

SEÑORA ACOSTA Y LARA.- En efecto, estamos buscando otra solución independiente también para el Tribunal de lo Contencioso Administrativo. Entonces, buscaríamos una --que ya está aceptada-- para la Suprema Corte de Justicia, otra para el Tribunal de lo Contencioso Administrativo y otra más para los programas que dependen del Ministerio de Educación y Cultura, en todos los casos con recursos genuinos.

SEÑOR ZUMARAN.- En primer lugar quiero manifestar que me alegra mucho que estemos en camino de encontrar esta solución.

En segundo término, tengo una duda respecto de lo siguiente. Los registros públicos son buenos organismos recaudadores y es fácil encontrar recursos en ellos; sin embargo, normalmente, el Registro de Estado Civil no tiene esa característica. Entonces, quizás sea en este aspecto donde tengamos que agudizar la imaginación. No le pido a la contadora que adelante las soluciones al problema pero sí manifiesto nuestra disposición para ayudar a encontrarlas.

SEÑORA ACOSTA Y LARA.- Quiero aclarar que no dije que fueran recursos genuinos de cada programa, sino que estamos buscando una solución global. Peor aún que el caso del Registro Civil sería el de las Fiscalías, que factiblemente no tienen recurso alguno de carácter extrapresupuestal. Por ello, tenemos que buscar una solución única para todos los Programas del Inciso que se encuentren en esa situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Dése cuenta de dos asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

P.01

TRANSACTION REPORT

SEP-22-93 WED 18:15

T	SENDER	RX TIME	PAGES	TYPE	NOTE
4 G3		1'05"	1	RECEIVE	OK

Sr.Senador miembro de la Comisión de Presupuesro integrada con Hacienda:

Reclamamos a Ud.la votación favorable de los aditivos de la Cámara de Diputados Nos.47,48,49,50 y 53

Por Grupo de base

Dr.Guillermo Strasser
M.U. 6983.

P.01

TRANSACTION REPORT

SEP-22-93 WED 16:57

DATE START	SENDER	RX TIME	PAGES	TYPE	NOTE
SEP-22 16:56	85982 396387	44"		RECEIVE	OK

Sr. Legislador:

Los que suscriben solic[illegible]os el apoyo a los reclamos de los funcionarios del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

por A.P.G.A.P.

DIRECCION DE SUELOS, AGUAS Y FERTILIZANTES

Grupo de Base

SEÑOR PRESIDENTE.- Dado que el Orden del Día ha sido agotado, la Mesa quiere informar a los miembros de la Comisión que en el día de mañana podríamos iniciar el trabajo sin la presencia de delegaciones invitadas con el tratamiento de los primeros artículos del Presupuesto que incluyan diversos créditos, normas sobre ordenamiento financiero, disposiciones varias y subsidios. Este trabajo, a realizarse en horas de la mañana, tendría lugar con los asesores correspondientes. Asimismo, a la hora 15 está prevista la presencia de los miembros de la Comisión de desglose, y asesores del Poder Ejecutivo.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Es la hora 18 y 47 minutos)